

MORZE
MARYNARZ
POLSKI



TREŚĆ

LIST Z WYBRZEŻA 2
ARMIA WOLNOŚCI I POKOJU 3
Romuald Wierzyński
RYBY WĘDRUJĄ W ŚWIAT . 4
Adam Krzepkowski
W ROCZNICĘ WIELKIEGO PRZEŁOMU 6
Aleksander Klimczak
KREW NA ULICACH ENUGU 8
Zbigniew Górzyński
PŁYWAJĄCE LABORATORIUM MARYNARKI WOJENNEJ 9
Por. mar. Stanisław Woliński
POD ŻAGLAMI „ISKRY" DO LENINGRADU (VI) . . . 10
Kpt. mar. F. J. Walicki
IWAN KRUZENSZTERN — ŻEGLARZ I ODKRYWCA . . 12
Stanisław Biskupski
CZERWONY SZTANDAR NAD KILONIĄ 14
Sławomir Sierecki
„WIELKA DROGA" (opowiadanie) 16
Aleksander Kazancew
tłum. D. Rosenbaum
NARODZINY NOWEGO MORZA 18
Józef Wójcicki
DŹWIGOWI NA CENZUROWANYM . . . 20
K. A. Męclewski
O KLASACH, KATEGORIACH I KONIACH MECHANICZNYCH 21
Sel
KRONIKA LIGI MORSKIEJ . 22
BIBLIOGRAFIA 23
Z BOCIANIEGO GNIAZDA . 24

WYDAJE
Liga Morska i Marynarka Wojenna
Redaguje Komitet Redakcyjny
Redaktor Naczelny
Franciszek Jan Walicki, kpt. mar.
Redakcja techniczna
Stanisław Biskupski, kpt. mar.
Adres Redakcji
Warszawa, Widok 10, tel. 86 210
Oddział na Wybrzeżu:
Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-00
Wydawnictwo „Prasa Wojskowa"

List z Wybrzeża



Zima na Wybrzeżu! Taki prawdopodobnie tytuł nosiłby niniejszy list, gdyby w ogóle istniał zwyczaj dawania tytułów listom. Wprawdzie trudno jest w treści owego tytułu doszukiwać się jakiejś rewelacji, jako że zima gości obecnie nie tylko na Wybrzeżu, tym niemniej właśnie tu, u nas, zima szczególnie zasłużyła na to, aby się nią bliżej zainteresować. Nie jest to zresztą jedynie mój punkt widzenia. Instytucje, których zadaniem jest np. walka z lodem, z natury rzeczy musiały więcej uwagi poświęcić pewnym, że się tak wyrażę, zjawiskom zimowym, a w szczególności wspomnianej przed chwilą walce z lodem. I muszę stwierdzić, że dzięki temu właśnie zainteresowaniu żegluga przybrzeżna, jak dotąd, nie napotkała na żadne przeszkody natury zimowej. Można powiedzieć, że „pierwsze lody zostały przełamane" i to nie tylko w przenośni, ale i dosłownie. Pas lodowy o szerokości od 20—100 metrów utrzymujący się przez czas dłuższy wzdłuż Zatoki Gdańskiej, oraz pokrywa lodowa w basenach portowych została z powodzeniem oczyszczona przy pomocy holowników. Również i na trasie Szczecin — Świnoujście holowniki „Swarożyc" i „Posejdon" z powodzeniem pełniły i pełnią nadal rolę lodołamaczy.

Dzięki sprawnej organizacji walki z lodem, porty nasze nie odczuwają ciężkiego okresu zimy.

Nie odczuwają też z pewnością chłodu załogi wielu statków polskich, które uczestnicząc we współzawodnictwie, dały wiele dowodów troski o usprawnienie eksploatacji statków.

Właśnie niedawno min. Rapacki dokonał wręczenia nagród zwycięzcom I etapu współzawodnictwa pracy, zorganizowanego wśród załóg pływających. Zwycięska załoga s/s „Hel" otrzymała proporczyk przodownika pracy oraz proporzec, który za specjalnym zarządzeniem Ministra Żeglugi wywieszony będzie na statku pod banderą armatora. Dalsze miejsca we współzawodnictwie zajęły załogi statków: m/s „Lewant" i s/s „Tobruk". Ponadto wyróżnionych zostało wielu marynarzy, przodowników pracy z warsztatów i administracji GAL-u.

Na polskich statkach z polskich portów wypływają codziennie polskie towary w daleki świat. W drugiej połowie stycznia odszedł z Gdyni pierwszy ładunek towarów, przeznaczonych dla Chin Ludowych.

Gdynia — Hong-Kong — Tien-Tsin — oto trasa, którą popłynęły polskie towary przeznaczone dla chińskiego ludu.

Wróćmy jednak z Tien-Tsinu na nasze Wybrzeże. — Jak wspomniałem wyżej, mimo zimy panuje tu ożywiony ruch i to nie tylko ruch żeglugowy, ale i ruch racjonalizatorski.

Nie lubię na ogół z listu robić statystyki, tym razem jednak trudno mi będzie powstrzymać się od podania kilku charakterystycznych cyfr. Otóż w ciągu 10 miesięcy ub. roku pracownicy resortu morskiego zgłosili ogółem 391 pomysłów racjonalizatorskich, z których większość została zakwalifikowana do przyjęcia. Oszczędności uzyskane dzięki realizacji przyjętych pomysłów wyniosły dziesiątki milionów złotych, a racjonalizatorom wypłacono premie w wysokości przeszło półtora miliona złotych. Cyfry te są wymownym dowodem, że ruch racjonalizatorski zatacza coraz szersze kręgi i zdobywa coraz to nowych sympatyków.

A teraz z kolei może nieco z innej beczki. Mam tu na myśli tę właśnie beczkę, którą otrzymała załoga kutra „Arka 10". Odbyło się to w następujących bezsprzecznie miłych okolicznościach. W IV kwartale współzawodnictwa pracy kutrów przedsiębiorstwa państwowego „Arka" I miejsce zajęła załoga kutra „Arka 10" w osobach: Franciszek i Edward Kreftowie, Franciszek i Grzegorz Bornowie oraz Franciszek Kierszkic, którzy wykonali 170% normy. Jako premię zwycięskiej załodze przyznano dyplom przodownika pracy, 150 000 zł. oraz wspomnianą już wyżej beczkę, wypełnioną po brzegi piwem. To zasłużone wyróżnienie stało się przykładem dla załóg innych kutrów, które odtąd postanowiły pójść w ślady „Arki 10".

Literaci Wybrzeża zachęceni prawdopodobnie przykładem „Arki 10" postanowili mieć również swoją Arkę. W tym też celu zorganizowano literackie wieczory autorskie, którym nadano nazwę: „Arka".

Jak więc Szanowny Redaktor widzi, na wszystkich, jak to się zwykło nazywać, odcinkach, panuje ożywiony ruch. Ten ruch rozgrzewa i... zagrzewa i może dlatego słowa: „Zima na Wybrzeżu", których chciałem użyć dla zatytułowania niniejszego listu, nie przywodzą na myśl chłodu, a przeciwnie kojarzą się z ciepłem żywego tętna pracy, którym rozbrzmiewa dziś całe Wybrzeże nie wyłączając oczywiście mojej skromnej osoby.

Ściskam dłoń



S/s „Hel" — statek, który dzięki dzielnej, pracowitej i oszczędnej załodze zdobył pierwsze miejsce w pierwszym etapie współzawodnictwa pracy.



ARMIA wolności i pokoju

ROMUALD WIERZYŃSKI

W pamięci naszej tkwią żywo wspomnienia tego, jak owacyjnie przyjmowało nasze społeczeństwo wkraczające na polską ziemię wyzwoleńcze oddziały Armii Radzieckiej. Wielokrotnie byliśmy świadkami wzruszających scen kiedy to kobiety jak własnych synów, obejmowały i witały przybyłych wśród huku bitewnego, zmęczonych, zakurzonych, a jakże drogich ich sercu, jakże bliskich — wyzwolicieli z czerwoną gwiazdą na czapce.

Podobnie działo się wszędzie gdzie pojawiała się Armia Radziecka, armia niosąca wolność i niepodległość, armia niosąca wyzwolenie spod ucisku wyzyskiwaczy, armia zwiastująca rozwój, postęp i pokój.

Armia Radziecka powstała trzydzieści dwa lata temu. Przemawiając do robotników petersburskich w 1918 roku, Lenin opowiedział fragment rozmowy, jaka toczyła się w wagonie między jadącą pociągiem staruszką, a kilkoma przygodnymi pasażerami. Staruszka ta nie bez wzruszenia stwierdziła, że teraz już nie trzeba się bać „człowieka z karabinem". Kiedy bowiem, zbierając chrust w lesie, spotkała ona uzbrojonego człowieka, ten nie tylko nie ukarał jej — jak to czynili dawniej carscy żandarmi — a jeszcze udzielił jej pomocy. W tym prostym wydawałoby się wydarzeniu, w tej zwykłej rozmowie, Lenin uchwycił ten ogrom Nowego, ten wielki przewrót, którego w dziedzinie wojska dokonała Rewolucja Październikowa.

— „Nie trzeba się już teraz bać człowieka z karabinem — mówił Lenin — ponieważ broni on mas pracujących i będzie nieubłagany w walce z wyzyskiwaczami."

Rzecz jasna, że nie mogło być mowy o podobnym stosunku do sił zbrojnych w państwach kapitalistycznych. Ten nowy klasowy charakter armii, legł u podstaw zorganizowanej przez władzę radziecką ála obrony zdobyczy Rewolucji Październikowej — Armii Radzieckiej.

Jak wielką była siła moralna, cementująca szeregi powstałej w 1918 r. Armii Radzieckiej może świadczyć fakt, że nie mając umundurowania i żywności, że pozbawiona wyszkolonych oficerów, mimo i wbrew wszelkim „prognozom" kapitalistów i przewidywaniom „specjalistów wojskowych", armia ta biła armię niemiecką, biła amerykańskie i angielskie oddziały interwencyjne i obroniła młode państwo robotników i chłopów przed zakusami imperialistów i rodzimej reakcji.

W ogniu walk szkoliła się, rosła i hartowała Armia Radziecka, w ogniu walk stworzyła nową naukę i taktykę wojenną.

Dwie były zasadnicze przyczyny zwycięstw tej najmłodszej armii świata. Pierwsza — polegała na tym, że kierowani przez partię bolszewicką żołnierze mieli głębokie przekonanie o słuszności sprawy o którą walczyli. Druga — to wielki nurt solidarności z Armią Radziecką milionów ludzi pracy na całym świecie. W roku 1919 robotnicy londyńscy wstrzymali statki z bronią przeznaczoną do walki z rewolucją, a marynarze francuscy wysłani dla tłumienia rewolucji po przybyciu do Odessy odmówili posłuszeństwa i załadowali się z powrotem na okręty. Również żołnierze amerykańscy, którzy walczyli na Dalekim Wschodzie masowo rzucali broń zmuszając w ten sposób swoje dowództwo do wycofania ich z pola walki.

Nadszedł rok 1941. Rozgorzała druga wojna światowa. Armii Radzieckiej przypadła w udziale wielka misja wyzwoleńcza, misja obrony ludzkości przed zagładą hitlerowską.

Gdyby nie potężne mocarstwo socjalistyczne kierowane przez partię Lenina — Stalina, gdyby nie Armia Radziecka, którą cechują głęboki internacjonalizm, oparty na nierozdzielności własnych interesów narodowych od interesów wszystkich sił międzynarodowych walczących o wolność. gdyby nie gigantyczny wysiłek radzieckiego narodu, który potrafił uzbroić swą armię w najlepszy na świecie sprzęt wojenny, gdyby nie geniusz wojenny Wodza Naczelnego Generalissimusa Stalina — ludzkość jęczałaby dziś pod butem hitlerowskiego najeźdźcy.

Od chwili zakończenia ostatniej wojny minęło zaledwie pięć lat. Zagrożony w swoich podstawach imperializm, widząc swą nieustannie zbliżającą się zagładę, usiłuje uwikłać świat w nową pożogę wojenną. Po ostatniej wojnie zmienił się jednak układ sił na świecie. Obóz postępu i pokoju, któremu przewodniczy ZSRR jest liczniejszy od sił wstecznictwa, kierowanych przez podżegaczy do nowej wojny i potrafi udaremnić każde ich poczynanie. Ludzie pracy na całym świecie wiedzą, że każda próba nowej agresji rozbije się o najpotężniejszą armię świata, armię o której Józef Stalin powiedział: „Armia nasza jest armią robotników wszystkich krajów. Że jest to źródłem siły i potęgi naszej Armii o tym przekona się kiedyś burżuazja światowa, jeśli odważy się napaść na nasz kraj. Ujrzy ona wówczas, że Armia Czerwona wychowana w duchu internacjonalizmu ma niezliczoną ilość przyjaciół i sojuszników we wszystkich częściach świata: od Szanghaju do Nowego Jorku, od Londynu do Kalkuty".

Wzrastające nieustannie przywiązanie mas pracujących świata do Armii Radzieckiej, oraz mnożące się z każdym dniem oświadczenia partii robotniczych, że ich członkowie nigdy nie będą walczyli przeciwko tej armii, są najlepszym potwierdzeniem słusznych przewidywań Józefa Stalina.

32 rocznica powstania Armii Radzieckiej, Armii Wolności i Pokoju, obchodzona będzie przez wszystkich, komu drogie są postęp i pokój.

ROMUALD WIERZYŃSKI

RYBY wędrują w świat

Adam Krzepkowski

W zadymionych węglowym pyłem Katowicach, w czystym, zimnym sklepie biało ubrane ekspedientki sprzedają ryby i konserwy. Sprawnie ważą czyniącym zakupy kobietom najpopularniejsze dorsze, śledzie, płastugi — zwane flądrami, węgorze, a czasem i lśniące łososie. Każdą z ryb można kupić pod różnymi postaciami: mrożoną, „z głowami", „bez głów", jako filety przygotowane już do smażenia i bez ości, w marynacie pomidorowej, z octem, w oliwie, soloną, wędzoną... Na ogół nieco droższe, ale niemniej pokupne są też ryby słodkowodne, jak płoć, leszcz, szczupak, karp, sandacz...

Kobiety oglądają, wybierają i kupują to, co najbardziej dogadza smakowi ich ojców, mężów czy synów, którzy wkrótce wrócą na obiad z pracy w kopalniach, hutach i biurach.

I zdawałoby się — najprostsza rzecz: „Pójdź kupić na obiad kilogram ryby!" Skąd się jednak te ryby wzięły w sklepie katowickim i ileż trzeba było pracy tysięcy ludzi, aby się tu znalazły!

Ten mały dorsz — na pewno pochodzi z Bałtyku. Ten drugi — duży i ciemniejszy — to pewnie kuzyn dorsza — czarniak, wyłowiony gdzieś na Północnym Atlantyku pod Islandią. Śledź i błękitnie pręgowana makrela — przywędrowały w ładowni trawlera aż z Morza Północnego. Płastugi — wyłowili może rybacy z Ustki, węgorze — ze Szczecina, łososie — z Władysławowa, leszcze, sielawy i szczupaki — z jezior mazurskich lub może z Zalewu Szczecińskiego, karpie — pewnie pochodzą z folwarków rybnych Państwowych Gospodarstw Rolnych koło Słupska...

Ryby, jak powszechnie wiadomo pozbawione są daru wydawania dźwięków. Nie mogą więc niestety dać nam nawet do zrozumienia gdzie i jak wpadły w sieci i co z nimi robiono zanim trafiły do kaflowej wanny sklepu Centrali Rybnej w Katowicach. Zresztą, prawdę powiedziawszy, drogę przeszło 2 000 kilometrów z okolic Islandii do Katowic taki np. dorsz przebył już nie jako „ryba" lecz jako „artykuł spożywczy". Z konieczności więc sami musimy sobie opowiedzieć koleje losu śledzia północnomorskiego i dorsza bałtyckiego, których przeznaczeniem stało się wzbogacenie asortymentu naszych towarów konsumcyjnych.

*

Zanim jeszcze wschodzące słońce rozproszy ciemności nocy, zanim zbledną na niebie przyjazne żeglarzom gwiazdy — port mruga już zbudzonymi światłami, tętni dudnieniem motorów — już pracuje tysiącem twardych, rybackich rąk. W szarzejący świt, w morze bez horyzontu, który zasłania poranna mgła, wyruszają kołysząc się lekko kutry. Rybacy, otuleni kaftanami, patrzą w niebo, na gwiazdy, na morze i mgłę, starając się odgadnąć pogodę, która ma towarzyszyć ich pracy.

I tak ze wszystkich portów naszego Wybrzeża rybacy wyruszają na połów. Z Gdyni i Szczecina ciągną na Morze Północne wielkie trawlery dalekomorskie. Kutry wrócą z ładunkiem jeszcze tego samego dnia, a trawlery zapełnią rybą swe luki i wyładują je w bazie dopiero za dwa tygodnie.

Ciężka jest praca rybaka. Najlepiej świadczą o tym jego ręce, stwardniałe od wyciągania pełnej, mokrej sieci. Przyjemnie jednak uścisnąć taką spracowaną dłoń szypra „Arki 5" Augustyna Krefta, jednego z pionierów rybackiego współzawodnictwa, który wyłowił ponad 370 ton ryb, nie oglądając się na plan 260 ton, przewidzianych dla tego typu kutrów. Zniszczona to ręka, popękana od wiatrów i słonej morskiej wody, ale ręka mocna, budząca zaufanie, uczciwa ręka człowieka pracy. Albo Franciszek Kreft, Walenty Barlarz, Antoni Murza, Józef Madecki i tylu innych — i oni mają takie same ręce, takie samo jasne spojrzenie.

Wśród rybaków dalekomorskich, współzawodniczących ze sobą od lat, pierwsi Gorządek i Gic pokazali, że nie tylko cudzoziemscy kapitanowie potrafią łowić trałem śledzie. Na trawlerach Dalmoru, dowodząc wyłącznie polską załogą, bez pomocy „niezastąpionych" obcych fachowców, osiągali oni rekordowe połowy, którymi wykazali najlepiej swą wiedzę rybacką. Bezsprzecznie też przyczynili się do przedterminowego — o dwa miesiące! — wykonania planu połowów przez „Dalmor".

Ale powróćmy do śledzia i dorsza. Przypuśćmy, że śledź złowiony został przez „Saturnię" (którą dowodzi Paweł Gic) na Morzu Północnym, gdzieś pomiędzy północnymi brzegami Anglii, a południowym cyplem Norwegii. Luki statku były już pełne śledzi, przesypanych lodem i solą, więc „nasz" śledź powędrował do beczki. Rybacy wymyli go i zasolili, oszczędzając także w ten sposób zabrany lód i przyspieszając pracę solarni na lądzie.



Na nabrzeżach wyładunkowych molo rybackiego panuje ruch. Przybyłe z morza trawlery i kutry trzeba natychmiast rozładować. Centrala Rybna już zawczasu ustaliła zapotrzebowanie na poszczególne gatunki ryb i wydała dyspozycje co do sposobu ich przygotowania. Prosto z drewnianych pomostów, zaraz po zważeniu, na wózkach wjeżdżają skrzynki do wielkiej hali, do rąk Stanisława Pipki, który wysypuje zimną, lśniącą masę ryb na stoły sortownicze. Wprawne ręce robotnic ubranych w ochronne fartuchy gumowe, rozdzielają ryby według gatunków i wielkości. Przoduje tu ob. Szulcowa, która wie ile i jakich ryb trzeba przygotować do zamrożenia, na eksport, do patroszenia, wędzenia, na filety itd. Przy stole do patroszenia szybko migają noże robotnic, rozcinających dorszowe brzuchy. W tym samym czasie po drugiej stronie molo, na nabrzeżu „dalmorowskim" ob. Müller pilnuje wyładunku 130 ton ryb, przywiezionych przez „Saturnię". Najpierw „idą" beczki — do sortowni i solarni. Później koszami wyciąga się z luków główną partię ładunku: windą na wagę, stąd na wózek motorowy i w zimną głębię hali. Trawler nie może długo czekać w porcie, gdyż trzeba wykorzystać sezon połowu cennych ryb. Robotnicy wyładunkowi Krzywdziński, Mach, Filipski, Tarkowski i inni spieszą się tak, że co godzinę ubywa 11 ton ładunku. Jednocześnie ob. Bartnicki, kierownik warsztatów, i brygadzista Klawiter, organizują doraźne naprawy uszkodzeń, powstałych w czasie wyprawy. Trawler musi wyjść znowu na morze najpóźniej w ciągu 48 godzin.



Przy rampach hal stoją sznury wagonów i co chwila zajeżdżają samochody. Część ryb odesłano już do chłodni „na rezerwę", która przyda się w okresie mniejszych połowów. Wielkie, czerwone semitrajlery, zaopatrzone w urządzenia chłodnicze, zabrały już także ładunki świeżych ryb do sklepów Centrali Rybnej. Wagony lodownie, połączone w zespoły chłodnicze, ładuje się skrzynkami całych ton ryb i wysyła do wielkich miast oraz na eksport — do Czechosłowacji, Austrii, Węgier, Niemiec... Niektóre nasze przetwory rybne znane są także poza Europą — w Egipcie, Palestynie...

O stan ryby w wagonach na przestrzeni setek kilometrów dbają mechanicy Reszczypiński i Ziółkowski, którzy regulują działanie agregatów oziębiających lodownie.

Tych fachowców mechaników — ludzi „sztucznego chłodu" — jest już w Polsce wielu, tylu ile mamy już dalekobieżnych zespołów chłodniczych.

Ale na tym nie koniec pracy, trzeba bowiem dostarczyć rybę wędzarniom i fabrykom konserwowym, odpadki i braki — fabryce mączki rybnej (robi się w niej doskonałe pasze dla bydła i trzody chlewnej), wybrane skóry z niektórych filetów zabierają garbarnie galanteryjne, a wątroby dorszowe — przetwórnia olejów, która wyrabia oleje techniczne i tran leczniczy (leczniczy „tran wielorybi" bywa często tranem z wątróbek dorszy i ze śledzi, wykazuje bowiem identyczne wartości).

Teraz już wszystko. Cały jednodniowy połów został przepuszczony przez mechanizm skomplikowanego aparatu. Nasz śledź dalekomorski w beczce z solanką, a dorsz bałtycki w skrzynce z lodem pod troskliwą opieką ob. Ziółkowskiego przebył w wagonie-lodowni drogę 550 kilometrów z Gdyni do Katowic i dostał się w ręce panny Kazi, w czystym, kafelkami wyłożonym sklepie Centrali Rybnej. Ale trzeba było na to pracy kilkudziesięciu tysięcy ludzi, aby tak łatwo wykonać polecenie: „Kup na obiad kilogram ryby!"

✵

W bilansie aprowizacyjnym każdego kraju jedną z poważniejszych pozycji stanowią ryby. Prawie wszędzie bowiem istnieje możliwość ich poławiania i zużytkowania jako żywności. Poza tym wartość ryb polega również na możności wykorzystania ich jako cennego surowca w różnych dziedzinach przemysłowych, np. do wyrobu klejów, skór, olejów, mas plastycznych itd.

Państwa, mające dobrze rozwinięte rybołówstwo przemysłowe i umiejące racjonalnie wykorzystać wydobyty z morza surowiec, osiągały niebywałe korzyści. Tak na przykład Dania i Szwecja osiągały przed wojną roczny przychód z połowów morskich ok. 40 mil. zł, a Niemcy kwotę, równą wartości naszego ówczesnego eksportu węgla, mianowicie prawie 225 mil. zł. Polska w latach międzywojennych dysponując niewielkim, bezplanowo eksploatowanym wybrzeżem, nie potrafiła uczynić z rybołówstwa morskiego dziedziny pracy, która odgrywałaby poważniejszą rolę w całokształcie gospodarki. Kilkanaście lugrów śledziowych i trawlerów, 200 kutrów motorowych i paręset łodzi — tworzyło całą naszą flotyllę, przynoszącą roczny dochód 7 mil. zł. (r. 1938).

Powojenna odbudowa gospodarki morskiej na szerokim wybrzeżu objęła oczywiście również rybołówstwo, a rozmach, z jakim się do tego wielkiego zadania zabrano świadczył, że postawi się je wysoko w hierarchii dziedzin produkcji konsumcyjnej.

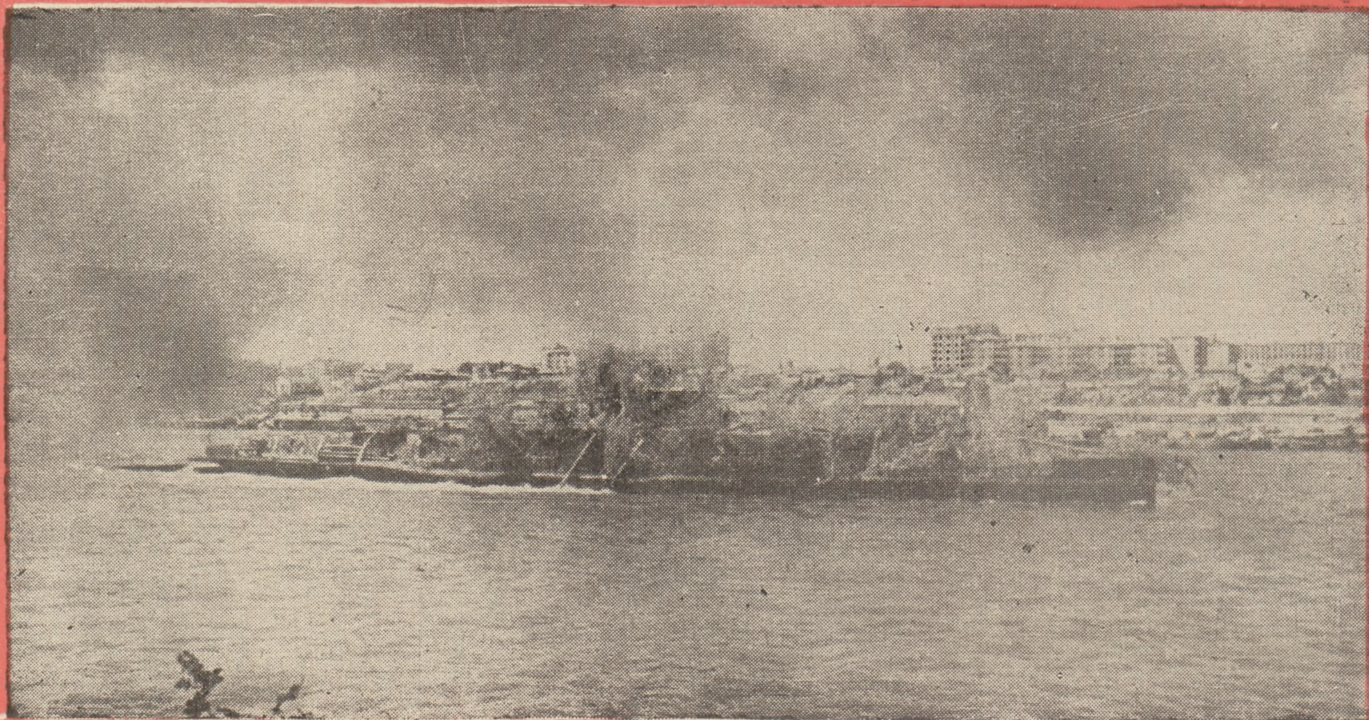
W latach Planu Trzyletniego rybołówstwo dostarczyło ponad 140 tys. ton ryb (kolejno: 39 000 t, 48 000 t, ok. 54 000 t) czyli o 30% więcej niż wyłowili nasi rybacy w ciągu 10-lecia 1929—1939! Tabor dalekomorski, bałtycki i przybrzeżny został rozbudowany do rozmiarów kilkakrotnie przekraczających nasz stan posiadania przed wojną. Odbudowano i zwiększono zdolność produkcyjną stoczni rybackich, które wraz z powstałymi stoczniami okrętowymi dostarczyły wiele serii nowych jednostek. Następnie powstała z ruin sieć chłodni, fabryk lodu, wszelkiego rodzaju fabryk przetwórczych, wytwórni opakowań i różnego sprzętu — od sieci, aż do ubrań ochronnych.

Plan Trzyletni był jednak planem odbudowy i stworzył tylko podstawy rozbudowy rybołówstwa. Na bazie jego wyników przeprowadzony zostanie z powodzeniem Sześcioletni Plan Dobrobytu, dzięki któremu rybołówstwo nasze stanie się potężnym przemysłem narodowym.

ADAM KRZEPKOWSKI



Na zdjęciu z lewej: Jeden z pionierów rybackiego współzawodnictwa szyper Augustyn Kreft (w środku) w otoczeniu swojej załogi.
(Fot. K. Komorowski (1), F. Siaszewski (1), M. Syrowatko (1).



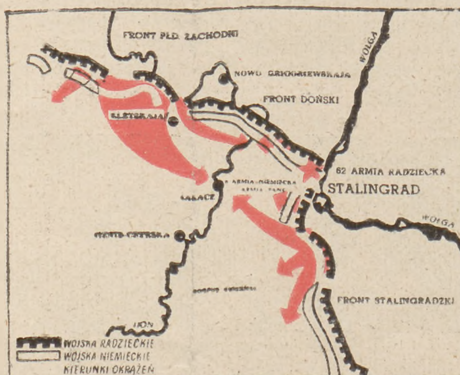
W rocznicę WIELKIEGO PRZEŁOMU

Aleksander Klimczak

Pewnego styczniowego wieczoru gdy chłodny, sztormowy nord niemiłosiernie dął w okna, czytałem opis rejsu jednego z radzieckich motorowców żeglugi śródlądowej z Astrachania do Moskwy. Śledząc na mapie trasę motorowca, wzrok mój płynął jego śladem poprzez ciemnozieloną depresyjną część Niziny Przykaspijskiej, wzdłuż wijącej się niebieskiej nitki Wołgi, która uchodząc ku Morzu Kaspijskiemu tworzy w pewnym miejscu wysunięte na zachód charakterystyczne kolano, opodal którego widnieje małe, czarne kółko, a tuż pod nim napis: STALINGRAD.

Nie wiem, być może, że to wiatr silniej uderzył w szyby i zbudził mnie z chwilowego zamyślenia, dość, że przed oczyma stanął mi nagle obraz miasta, zasnutego chmurami czarnych dymów i wstrząsanego wybuchami bomb, miasta ruin i zgliszcz, wśród których bohaterscy żołnierze radzieccy swą niezłomną postawą stworzyli nieprzebytą zaporę, o którą rozbiły się wszelkie rachuby hitlerowskiego dowództwa.

Bitwa stalingradzka — ta gigantyczna operacja genialnie opracowana przez Generalissimusa Stalina i mistrzowsko rozegrana przez Armię Radziecką stała się przełomowym momentem II Wojny Światowej, stanowiąc jednocześnie zmierzch mitu o niezwyciężalności hitlerowskiej armii.



Drugiego lutego 1943 roku zakończyła się największa bitwa ostatniej wojny, rozegrana mistrzowsko w półrocznych walkach przez Armię Radziecką. Stalingrad stał się momentem zwrotnym w II Wojnie Światowej i zapoczątkował zmierzch armii hitlerowskiej. Tak to ocenił Józef Stalin, którego genialna myśl strategiczna została urzeczywistniona w tej epokowej bitwie. Tak to odczuł też naród polski i cały świat.

*

...Listopad 1942 roku. Ciemna, pochmurna noc, rozjaśniana błyskami artyleryjskich salw, łunami płonącego miasta, wybuchami bomb i pocisków. Szumiąca, wzburzona Wołga niesie swe szeroko rozlane wody. Nad brzegiem — w zwartych kolumnach, wojsko: piechota, artyleria, czołgi; na rzece — strumień barek, holowników i statków, tworzący ciemną linię na tle lśniącej podczas wybuchów, tafli rzeki, niby szeroki, wypełniony po brzegi most. To oddziały radzieckie, śpieszące na pomoc obrońcom. Na rzece, mimo huraganowego ognia faszystowskiej artylerii, mimo wybuchających bomb i pocisków, jednostki Flotylli Wołżańskiej pełnią swą zaszczytną, odpowiedzialną służbę, przewożąc w jedną stronę wojsko, amunicję, broń i żywność — w drugą zaś rannych i chorych.

Opodal inne jednostki Flotylli toczą zaciekłe pojedynki artyleryjskie, obsypując wroga gradem pocisków. Porwani nieustannym bojem — marynarze walczą, nie zważając na wytryskające wokoło olbrzymie fontanny wody, ani na świszczące w powietrzu odłamki, ani na krążące bez przerwy nad rzeką nieprzyjacielskie bombowce.

...Spoglądam na mapę i w tej chwili wydaje mi się, że rzeka ożyła, że z napisu — Stalingrad — rozciągnęła się nad jej brzegiem panorama miasta - bohatera. Wydało mi się, że ujrzałem płonące hale fabryczne Stalingradzkiej Fabryki Traktorów, Zakłady „Czerwony Październik", zadymione zabudowania fabryki „Barykada", że zajaśniał w słońcu Kurhan Mamaja z żelazobetonowymi cysternami. Panorama ta, na pozór opanowana martwotą gruzów — ożyła. Tam przecież toczyła się walka o każdy dom, o każdą piwnicę, o każde piętro, o każdy załom muru!

Front stalingradzki — to właśnie 27 kilometrów takich ruin, to nieustanna ruchliwość tych, coraz mniejszych, a mimo to coraz zacieklej broniących się oddziałów 62 Armii, zdecydowanych umrzeć, a nie oddać miasta w ręce wroga.

✵

Gdy niemieccy faszyści zbliżyli się do rzeki — arterii, do owej „drogi życia" grodu Stalina, usiłowali przerwać na niej komunikację, jednak wszelkiego rodzaju ataki odparte zostały zarówno przez Flotyllę Wołżańską jak i przez oddziały Armii Radzieckiej. Wiedząc jak doniosłą rolę odgrywa Wołga w obronie Stalingradu, hitlerowcy postanowili mimo wszystko przerwać żeglugę. W tym też celu niemieckie dowództwo sprowadziło znad Atlantyku specjalne samoloty do stawiania min z powietrza, przy pomocy których zaczęto minować wołżańskie nurty minami magnetycznymi i akustycznymi na całym odcinku od Astrachania począwszy, a na Kujbyszewie kończąc.

Czuwali jednak marynarze flotylli. Punkty obserwacyjne śledziły bez przerwy działanie nieprzyjacielskiego lotnictwa, a kutry trałowe raz po raz wyruszały wołżańskim szlakiem w kierunku Kujbyszewa, bądź Astrachania, niszcząc „czarne niebezpieczeństwo", utrzymując tory wodne w stałej przydatności do żeglugi i przeprowadzając pomyślnie konwoje statków i barek.

Utrzymanie komunikacji przez rzekę w samym Stalingradzie podczas zimy 1942—1943, to także dzieło błękitnobluzych obrońców Stalingradu.

Hitlerowcy wszelkimi sposobami starali się zepchnąć dzielnych obrońców do rzeki. Ruszały do ataku czołgi, artyleria, lotnictwo. Za każdym jednak razem szeregi nacierających załamywały się pod gęstą lawiną ognia i żelaza.

W tym samym czasie odbywały się w Moskwie ostatnie narady nad planem odcięcia i zmiażdżenia niemieckiej armii oblegającej Stalingrad. W naradach tych brał także udział generał-porucznik Rokossowski, dowódca Frontu Dońskiego, przyszły pogromca 6 Armii hitlerowskiej. Równocześnie na południowym odcinku Frontu Stalingradzkiego i na Froncie Dońskim trwały przygotowania do rozpoczęcia operacji, nazwanej przez radzieckich żołnierzy „sierpem i młotem", operacji, która stworzyła stalingradzki „kocioł", rozgromiła 6 korpusów wojsk, zadała największą w historii II Wojny Światowej klęskę hitlerowskiej armii.

W wyniku narad moskiewskich generał Rokossowski otrzymał zadanie przełamania oporu hitlerowskiego na tym odcinku i uderzenia w kierunku południowym, gdzie pod Kałaczem wojska jego miały się spotkać z oddziałami frontu stalingradzkiego. Ofensywa rozpoczęła się 19 listopada 1942 roku, a już w 4 dni później front został przerwany i wojska generała Rokossowskiego poszły naprzód. Pod potężnym uderzeniem osłabł i pękł opór wroga — „kocioł" został zamknięty.

Uparte boje z 6 Armią hitlerowską trwały niemal trzy miesiące. Nie łatwo było pokonać półmilionową, doborową armię, doskonale uzbrojoną i wyposażoną, jednak działania trzech korpusów pancernych i dwóch kawaleryjskich, jakimi dowodził gen. Rokossowski, oraz dwóch korpusów frontu stalingradzkiego zrobiły swoje. Wróg nie oparł się doskonale zorganizowanej akcji 4 tysięcy radzieckich czołgów, wspartych działaniami 3 000 samolotów, niezliczonej ilości artylerii i kawalerii...

✵

...Wciąż patrzę na mapę. Widzę na niej teraz dwie szerokie czerwone strzały wskazujące kierunki uderzeń obu frontów. Widzę wdzierającą się lawinę, która kruszy i łamie wszystko na swej drodze. I wydaje mi się, że po jej przejściu widzę na nadwołżańskiej równinie tysiące czołgów i dział sterczących w śniegu, dziesiątki tysięcy samochodów i ponad sto tysięcy zabitych. Wydaje mi się, że widzę idącą drogami na wschód 200 tysięczną armię faszystowskich jeńców...

Jednostki Flotylli Wołżańskiej, biorącej aktywny udział w walce, niejednokrotnie parły wprost przez rzekę do widniejącego w dymach przeciwległego brzegu. Wtedy wszyscy wiedzieli, że śpieszy wsparcie, że za chwilę błękitnobluzi wleją się świeżym, ożywczym strumieniem w słabnący w obronie okop, że za chwilę zaterkoczą ich karabiny, a wrzask atakujących hitlerowców zginie w huku wybuchających granatów.

Pamiętnego dnia 2 lutego 1943 roku kapitulowały resztki hitlerowskiej armii. Nie pomogły śpieszące na pomoc wojska Mannsteina, rozbite i odrzucone o setki kilometrów przez jednostki marszałka Malinowskiego, nie pomogły wściekłe kontrataki, ani potężny wówczas „most powietrzny", złożony z 500 samolotów Ju-52.

Stalingrad wytrwał, Stalingrad zwyciężył, a huk radzieckich dział znad Wołgi rozniósł się ustokrotnionym echem po całej Europie, podnosząc wszędzie ducha walki, stwarzając podwaliny wyzwolenia nie tylko naszej Warszawy, ale i wielu innych stolic europejskich.

W roku 1943 Stalingrad po raz drugi w dziejach Kraju Rad oparł się, za sprawą Stalina, wrogiej przemocy, obronił Wołgę przed najazdem. I choć ciemno-zielone wody Wołgi — „matki rzek rosyjskich" niosły ze sobą zwały kry, choć wiatr huczał nad nią jak dziś, a śnieg sypał, jakby chciał okryć wszystko swym białym całunem, już w dniu oswobodzenia, do Miasta-bohatera śpieszyli jego mieszkańcy, aby w znojnym trudzie usuwać ślady hitlerowskiego barbarzyństwa, budować nowy, jeszcze piękniejszy Stalingrad...

✵

Mija 7 lat od tych historycznych wydarzeń. Jest jak wówczas zima, lecz jakże inna, o ile radośniejsza. Miasto-bohater jak Feniks powstało z popiołów, odrodziło się, dążąc ku jeszcze piękniejszej przyszłości.

...A po Wołdze, znów pełnej kry i śniegów, płyną statki. Jedne z nich zdążają do Astrachania, inne zaś do Kujbyszewa, czy Saratowa, a nawet do portu pięciu mórz — do Moskwy...

ALEKSANDER KLIMCZAK

Radośnie i wesoło żołnierze radzieccy czcili dzień całkowitego wyzwolenia Stalingradu



Krew na ulicach Enugu

Huk karabinowych salw przetoczył się ponuro po bruku niewielkiego, górniczego osiedla Enugu. Zapewne sama nazwa tego miasta nic nie mówi, nawet ludziom z „geograficznym" wykształceniem. Nic dziwnego: Enugu jest małym miasteczkiem położonym w Afryce Zachodniej — w Nigerii. — Jest to po prostu małe, rozrzucone po wzgórzach osiedle górnicze, a jednak huk salw policyjnych dotarł z tego zapadłego miasteczka aż do najdalszych zakątków świata i poruszył wszystkich ludzi, którym droga jest wolność.

Wypadki w Enugu rozpoczęły cały szereg wystąpień robotników w innych częściach Nigerii. W Enugu istnieją dość pokaźne kopalnie węgla, zatrudniające kilka tysięcy robotników i górników. Wyzyskiwani do ostatnich granic przez brytyjskich kapitalistów, bliscy śmierci głodowej, czarni górnicy z kopalń w Enugu, zażądali podwyżki płac. Kapitaliści angielscy odpowiedzieli... salwami policji.

Około 40 górników zostało zabitych, a blisko 100 odniosło rany. Krwawa rozprawa z górnikami w Enugu, nie zdołała jednak zastraszyć wyzyskiwaną bezlitośnie ludność Nigerii. W odpowiedzi na salwy policji, masy robotnicze Nigerii stanęły do zdecydowanej akcji protestacyjnej. W stolicy prowincji wschodniej-Onitsha, robotnicy wyszli na ulicę. Demonstracja ta została jednak również przywitana gazami łzawiącymi i pałkami, a w końcu ogniem karabinowym. Trzy osoby zostały ranne, w tym jedna ciężko. Tego samego wieczoru podobne manifestacje odbyły się w odległym o 200 kilometrów mieście przybrzeżnym Calabar, gdzie także policja użyła broni, a również w porcie Harcourt, gdzie zabita została przez policję jedna osoba.

Wypadki te przybrały takie rozmiary, że brytyjski gubernator Nigerii, John Macpherson, ogłosił stan wyjątkowy, a nawet Ministerstwo Kolonii w Londynie zaalarmowane takim niepokojącym stanem, wyznaczyło specjalną komisję do zbadania (czytaj: do krwawego zgniecenia) wystąpień robotników i górników Nigerii. Bardzo charakterystyczne jest przy tym, że obok dwóch Anglików do komisji tej wyznaczono także dwóch tubylców, którzy jednak, jak się okazuje, szkoleni byli długi czas w Anglii, m. in. w Cambridge i pozostają na służbie swych brytyjskich mocodawców.



Ostatnie wypadki w Nigerii znamionują narastanie walki przeciwko brytyjskim okupantom, przeciwko obcym i rodzimym kapitalistom. Ten feudalny kraj, wraz z powstaniem ośrodków przemysłowych i wzrostem klasy robotniczej, coraz wyraźniej staje się nowym ogniwem w walce o wyzwolenie narodowe i społeczne. Toteż warto choćby pobieżnie zapoznać się z tym krajem.

Nigeria jest jednym z licznych, zależnych krajów Afryki. Położona nad Zatoką Gwinejską, w dolnym biegu rzeki Niger, już od dawna stała się obiektem zainteresowań imperialistów, głównie brytyjskich. Do roku 1861 pozostawała ona formalnie niezależna, pod rządami własnego króla, ale nawet ta formalna niezależność, nie podobała się Anglikom, toteż zmusili oni króla do „odstąpienia" Nigerii, a w roku 1866 uznali ten kraj jako swoją kolonię. Po wielu administracyjnych zmianach, w r. 1914 Nigeria otrzymała statut tzw. Kolonii i Protektoratu, który obowiązuje po dzień dzisiejszy. Rządy „w imieniu Jego Królewskiej Mości" sprawuje tu gubernator brytyjski.



Obszar Nigerii wynosi 372 tys. mil kw. (a więc znacznie więcej niż obszar Polski), a ludność według spisu z 1943 r. — ponad 21 milionów. Stolica Nigerii — Lagos liczy 167 tys. mieszkańców, największym miastem jest jednak Ibadan — około 318 tys. mieszkańców. Jak widzimy istnieją tu duże skupiska ludzkie, powstałe głównie wokół kopalń węgla i rud wielu metali, w które obfituje Nigeria.

Głównymi produktami Nigerii są: olej palmowy, orzechy kokosowe, bawełna, kakao i orzechy ziemne, oraz kauczuk i banany. Jak więc wynika z tego jest to kraj bogaty, zwłaszcza, że posiada także poważne zapasy węgla, cyny a nawet złota. Nigeria zamieszkana jest przez plemiona murzyńskie o dużej domieszce krwi arabskiej, a zwłaszcza berberyjskie. Ludność tubylcza jest niemiłosiernie wyzyskiwana przez angielskich „protektorów". JESZCZE DO NIEDAWNA ODBYWAŁY SIĘ TU TARGI NIEWOLNIKÓW, a i obecnie ludność kolorowa znajduje się w stanie niewolniczej zależności. Najmniejszy nawet bunt karany jest bezlitośnie i krwawo.

Ostatnie demonstracje ludu w Nigerii, jak również w sąsiedniej kolonii francuskiej na Wybrzeżu Kości Słoniowej — są pierwszymi sygnałami walki o wyzwolenie polityczne i społeczne kolorowych ludów Afryki. Te, słabe jeszcze, ale rosnące w siłę ruchy wyzwoleńcze wyzyskiwanych i gnębionych mas tubylczych są zapowiedzią klęski imperialistów. Ich krwawe metody tłumienia tych ruchów, nie zdołają powstrzymać potężniejącej z dnia na dzień walki o wolność i sprawiedliwość społeczną. Przykład Chin Ludowych i Vietnamu, przykład Azji, napawa otuchą ludy Afryki.

ZBIGNIEW GÓRZYŃSKI

Pływające LABORATORIUM MARYNARKI WOJENNEJ



— Dokładna mapa morska, to połowa wykonania zadania — dobiegły mnie od peryskopu słowa doświadczonego podwodnika, studiującego z zajęciem widniejący na horyzoncie ląd.

— Sprawdźcie kapitanie na mapie: stawa stożkowa, półbiała, półczerwona, z kulą na wierzchu, wyżej nad nią, w kierunku zachodnim wieża triangulacyjna i jedno... dwa... trzy.. cztery... tak, cztery wysokie drzewa. W kierunku wschodnim brzeg się obniża...

— Wszystko się zgadza. Wiem już, co mamy pod sobą. Głębokość 19,45 metra, w odległości około pół mili na zachód łacha piaszczysta, równolegle do niej od północy druga. Między nimi głęboka rynna, długości około 20 mil..

— Jaka głębokość? Sprawdzić sondą! 19,45 metra!

— Pierwszorzędna mapa, kapitanie. Nowa i bardzo dokładna. Świadectwo wytrwałej, starannej pracy naszego okrętu hydrograficznego..

Od owego zdarzenia, jeśli podany obrazek można uważać za zdarzenie, minęło kilka tygodni, zanim odwiedziłem okręt hydrograficzny naszej Marynarki Wojennej — ORP „Żuraw". I choć nie miałem możności wzięcia udziału w rejsie, zapoznałem się ze wszystkim bardzo dokładnie. Dowiedziałem się też, że w wykonaniu każdego zadania uczestniczą zawsze: okręt, pokładowa pracownia naukowa, oraz dobrze wyszkolona załoga.

Przyjrzyjmy się pokrótce okrętowi i jego wyposażeniu. ORP „Żuraw" jest jednym z trałowców, zbudowanych przed wojną na stoczni w Modlinie, zwanych przez wszystkich popularnie „Ptaszkami". Posiada taką samą sylwetkę i szybkość, różni się natomiast wyposażeniem. Zamiast skomplikowanych urządzeń do wyławiania i niszczenia min morskich, zainstalowano na pokładzie „Żurawia" różne aparaty do badania wody morskiej, dna morskiego i morskiego brzegu. Są wśród nich batometry, młynki Ekmana, barografy, termografy, teodolity, jest też nowoczesna kreślarnia w której opracowuje się pierwowzory map morskich.

ORP „Żuraw" najczęściej można spotkać na morzu, przy pracy, której ma niemało i którą wykonuje, dzięki swej dzielnej załodze starannie i sumiennie. O tej właśnie załodze chciałbym powiedzieć kilka słów.

*****

Mimo ostrego i przejmującego chłodem nordu, przy wejściu na pokład okrętu powitała mnie uśmiechnięta twarz wachtowego, który zameldował, że dowódca jest w pracowni pomiarowej.

Gdy wszedłem do środka, znalazłem się między rozłożonymi na stołach częściami batometru i młynka Ekmana, które w tej właśnie chwili cała grupa pomiarowa starannie czyściła i konserwowała.

— Od tego, w jakim stanie będziemy je utrzymywać po każdym rejsie, zależy ich jak najdłuższy żywot i praca, ich sprawne funkcjonowanie — rzekł mat Koziarski do marynarzy, układając sprawdzone części w futerałach.

W każdym ruchu widać było staranność i troskę o sprzęt. Mat Jerzy Koziarski, dziecko robotniczej rodziny żyrardowskiej, miał już tę troskę we krwi. Ponieważ ojciec był sezonowym robotnikiem przy budowie dróg, a matka pracowała w łaźni Zakładów Żyrardowskich, pieniędzy nigdy nie było tyle, ile trzeba. Toteż mały Jurek troszczył się o ubranko, o książki i zeszyty, o obuwie, o swego młodszego brata, którym się opiekował.

Świadomość tego ciężkiego życia wykształciła też jego charakter. Rozumiał znaczenie wiedzy i dążył do niej ze wszystkich sił, wykorzystując wszelkie okazje. Toteż z radością zabrał się do nauki po wyzwoleniu. Dziś ma już średnie wykształcenie i ma zamiar piąć się jeszcze dalej. W służbie, w pracy zetempowskiej, w nauce jest mat Koziarski przodującym pod każdym względem członkiem załogi „Żurawia".

Ponieważ któryś z marynarzy wspomniał w czasie rozmowy o nocnych rejsach „Żurawia" postanowiłem więc zapytać kogoś z załogi o wrażenia. Nawinął się sam okrętowy sygnalista, st. mar. Ireneusz Kalinko.

— Wracaliśmy z kolejnego rejsu nocnego, który się całkowicie powiódł. Mimo stanu morza 4 i silnego północno-wschodniego wiatru wykonaliśmy wszystkie zadania, odwiedziliśmy wszystkie nasze stacje badawcze.

Wszystko odbywało się normalnie również i w drodze powrotnej. W pobliżu Helu przywitała nas mgła. Stałem właśnie obok dowódcy i śledziłem uważnie drogę przed nami. Coś mi tam z prawej burty przed dziobem zamajaczyło. Raz mi się wydawało, że jest to rybacka łódź żaglowa, to znów, że jest to boja z wiechą. Zauważył to również dowódca, który natychmiast rozpoznał tajemniczą zjawę. Okazało się, że jest to rzeczywiście rybacka łódź żaglowa, która na skutek defektu motoru błąkała się dwie doby po morzu, nie mogąc trafić do portu. Pomogliśmy wyczerpanej załodze, a łódź wzięta na hol doprowadziliśmy do portu helskiego.

Zdarzenie z rybacką łodzią stało się dla st. mar. Kalinki podnietą do większej pracy nad sobą. Opowiadali mi później inni członkowie załogi, że Kalinko, dobry sygnalista, od owej pamiętnej nocy ogromnie się podciągnął. Uczy się nie tylko sygnalizacji, ale i nawigacji, przygotowuje się do dokończenia gimnazjum, które opuścił idąc do służby w Mar. Woj. Sam Kalinko, syn wiejskiego szewca, o nauce mówi z błyskiem w oczach, łaknie jej tak jak łaknął przed wojną chleba, którego zawsze było w domu za mało. Zdobycie wykształcenia — to jego wytyczony kurs życiowy. Wiem, że zeń nie zboczy.

*****

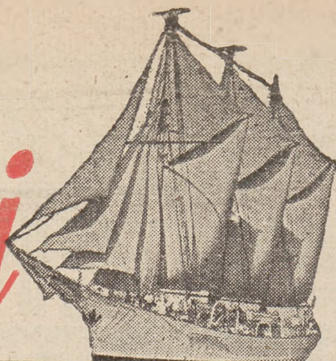
Takich Koziarskich, Kalinków, Szewczyków czy Lewandowskich znajdziecie więcej na „Żurawiu". Nazwiska ich, choć nie wypisane, znajdziecie na każdej mapie morskiej, wydanej przez Biuro Hydrograficzne Mar. Woj., znajdziecie w wynikach każdego nowego rejsu, czy poszczególnego badania, wykonanego w morzu. Praca takich właśnie Koziarskich czy Szewczyków to jeszcze jedna cegiełka w budowie i umacnianiu siły Odrodzonej Marynarki Wojennej, zbrojnego ramienia Polski Ludowej na morzu.

POR. MAR. STANISŁAW WOLIŃSKI



Wyniki badań na morzu trzeba nanieść na mapę. Na zdjęciu ZMP-owiec, mat Koziarski (z prawej) przy pracy w okrętowej kreślarni. (Fot. WAF.)

Pod żaglami Iskry



GDYNIA - LENINGRAD - GDYNIA

kpt. mar. F. J. Walicki

ŻEGNAJ LENINGRADZIE!



Azatem — drodzy Czytelnicy — kończymy już naszą opowieść o Leningradzie — bohaterskim mieście śmiałych ludzi, uczącej się młodzieży i uśmiechniętych dzieci. Tym ostatnim właśnie — leningradzkim dzieciom — poświęcimy ostatni odcinek naszych wspomnień, mimo iż nic w nim nie znajdziecie o morzu.

✲

Leningrad jest piękny, wspaniała jest architektura tego miasta, wspaniałe zabytki, muzea i pałace. Gdy opuszczałem Ermitaż — jedno z najsłynniejszych na świecie muzeów sztuki wydawało mi się, że widziałem już chyba wszystko, czym Leningrad może zaimponować przybyszom z całego świata. A jednak omyliłem się. Zmalał mi jakoś ów słynny Ermitaż z tysiącem swych wspaniałych sal i dwoma milionami niepowtarzalnych eksponatów za szkłem. Zmalał, gdyż następnego dnia zobaczyłem Pałac Pionierów. Nie był on uwzględniony w planie grupowego zwiedzania miasta, ale wystarczyła drobna uwaga z mojej strony na temat wychowania leningradzkiej młodzieży, a już w towarzystwie ujmująco uprzejmych gospodarzy mknąłem wspaniałą „Pobiedą" — Newskim Prospektem, najruchliwszą ulicą miasta, do Leningradzkiego Pałacu Pionierów im. A. A. Żdanowa.

✲

Gdy wchodziłem do wnętrza dużego, pięknego gmachu — powitał mnie napis: „Rośnij ku chwale Ojczyzny, zdrowym, silnym i śmiałym". I słowa te towarzyszyły mi już stale przy kilkugodzinnym zwiedzaniu Pałacu Pionierów, owej czarownej krainy baśni dla mnie, kuźni socjalizmu dla radzieckich ludzi.

Oprowadzała mnie Tatiana Aleksandrowna Gułowa — zastępczyni kierownika działu popularno - naukowego. I jeśli komu zawdzięczam tak dokładne i szczegółowe zwiedzenie pałacu — to właśnie Tatianie Aleksandrownej. Poza tym nie różniła się ona właściwie niczym od innych leningradczanek. Chyba jeszcze bardziej miłym uśmiechem i jeszcze bardziej ujmującą uprzejmością.

✲

Leningradzki Pałac Pionierów otwarty został z inicjatywy A. A. Żdanowa w roku 1937, w pomieszczeniach b. pałacu cesarzowej Elżbiety — córki Piotra Wielkiego, na terenie b. posiadłości ppłk. Aniczkowa. Pałac Pionierów stworzony został wspólnym wysiłkiem leningradzkich fabryk, przedsiębiorstw i muzeów. Zajmuje on przeszło 380 pokoi, obejmując wszelkiego rodzaju sale do gry i zabawy, gabinety naukowe i laboratoria, biblioteki i sale gimnastyczne, sale kinowe i teatralne. Przez gmach ten przelewa się dziennie około 15 000 młodzieży w wieku od 5 do 18 lat. O ile dodamy do tego, że samych wychowawców zatrudnionych stale w Pałacu jest przeszło 300, i że takich domów posiada Leningrad 21 — będziemy mieli wystarczający obraz ogromu pracy, włożonej przez naród radziecki w wielkie dzieło wychowania swej młodzieży.

Pałac Pionierów nie jest szkołą i nie kształci fachowców. Zadaniem jego jest wychowywanie młodzieży, rozbudzenie jej fantazji, rozwijanie indywidualnych zdolności i zamiłowań. Czy zadanie to spełnia?...

Oto stoi przed nami młody, przystojny chłopak. Ma zaledwie 18 lat i właściwie nie różni się niczym od swych rówieśników z Paryża, Buenos Aires, czy Londynu. A jednak niewielu jest na świecie takich chłopców, którzy mając 18 lat, posiadają już dyplom ukończenia uniwersytetu i stopień magistra chemii. Chłopiec, o którym piszę zdobył je równocześnie z maturą.



U góry: Wychowankowie Wojenno-Morskiej Szkoły im. Nachimowa w Leningradzie. Z prawej: Pałac Zimowy — b. rezydencja rosyjskich carów — dziś Muzeum Sztuki.

Z prawej: Ermitaż — najwspanialsze muzeum Związku Radzieckiego — jedno z największych i najbogatszych na świecie muzeów sztuki. U dołu: Leningrad — fragment portu handlowego.

jako ekstern. Zdobył dzięki Pałacowi Pionierów, do którego przychodził wieczorami, pogłębiając swą wiedzę i rozwijając swe zdolności w dziedzinie umiłowanej przez siebie chemii.

*

Gdy Tatiana Aleksandrowna wprowadziła mnie do gabinetu astronomii, zobaczyłem na ścianie ogromny model pierwszego na świecie prototypu silnika odrzutowego — rakietę Ciołkowskiego. „Tą rakietą — powiedziała Tatiana — powędrujemy zaraz w świat". I rzeczywiście — na wmontowanym w jednej ze ścian ekranie ujrzałem ruchomy obraz nieba. Oto nasz stary znajomy, poczciwy księżyc. Pędzimy w jego kierunku z niewiarogodną szybkością. I kiedy już wydaje się nam, że lada moment pocisk nasz uderzy w pooraną powierzchnię księżyca — gaśnie światło na ekranie, aby zabłysnąć znowu z lewej strony ściany, oświetlając wspaniałą, ogromnych rozmiarów makietę księżyca. „W ten sposób, przy pomocy filmów i makiet wędrujemy z dziećmi po całym wszechświecie" — powiedziała Tatiana Aleksandrowna, zapalając światło.

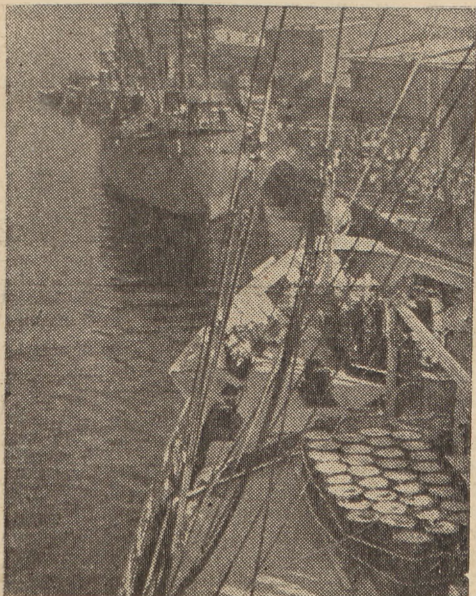
A mnie się wciąż zdawało, że w dalszym ciągu jestem na innej planecie, w krainie czarownej baśni. A to był tylko Leningrad — jedna z 380 sal Pałacu Pionierów.

*

Po szerokich, marmurowych schodach, wysłanych purpurowym dywanem, obok wspaniałych malowideł ściennych i rzeźb — wchodzimy do ogromnej sali, podpartej złotymi, rzeźbionymi kolumnami. Sala błyszczy od złota, kryształów i marmuru. Błyszczy zresztą cały gmach, zrobiony z niezwykłym przepychem i smakiem. Mijamy salę za salą, obraz za obrazem, rzeźbę za rzeźbą. Jedne piękniejsze od drugich. Ale piękniejszymi od najpiękniejszych rzeźb są radzieckie dzieci — duma i przyszłość swej ojczyzny. Zadziwiająca jest ich czystość i sposób zachowania się. To nie dzieci Zachodniej Europy, które wychowuje ulica, o ile ojcowie ich nie mają dość pieniędzy, aby posłać je do szkoły prywatnych przedsiębiorców.

*

Byłem potem w przepięknej sali rosyjskich bajek. Na ścianach ogromne malowidła, wyobrażające sceny z poszczególnych baśni. Pośrodku sali ogromny puszysty dywan. Tu wieczorami przychodzą artyści z teatrów leningradzkich i siedząc na dywanie wokół zasłuchanej dziatwy, czytają jej piękne, rosyjskie bajki, jakich nie ma nigdzie na świecie. Byłem w dziale techniki, widziałem wspaniale wyposażone warsztaty stolarskie, mechaniczne, konstrukcyjne i kolejowe. W jednej z sal widziałem model samochodu naturalnej wielkości, rozbierany do najdrobniejszych części przez młodych pionierów. Widziałem pracownię modelarstwa okrętowego i gabinet rysunków, laboratorium filmowe i fotograficzne, gabinet modelarstwa lotniczego i wiele, wiele innych, których już nie pamiętam. Wszystko jest tutaj obmyślane z najdrobniejszymi szczegółami, z niesłychanym pietyzmem i ogromną znajomością dziecięcej psychiki. Widziałem wspaniałe sale koncertowe i 10-letnich wykonawców Szopena i Czajkowskiego, widziałem młodocianych portrecistów, rzeźbiarzy i artystów, widziałem wreszcie szalony entuzjazm młodych pionierów, gdy zebrani w ogromnej sali teatralnej na uroczystości rozpoczęcia nowego roku szkolnego — co chwila przerywali mówcom, wznosząc okrzyki na cześć swego największego przyjaciela, wychowawcy i nauczyciela — Józefa Stalina.



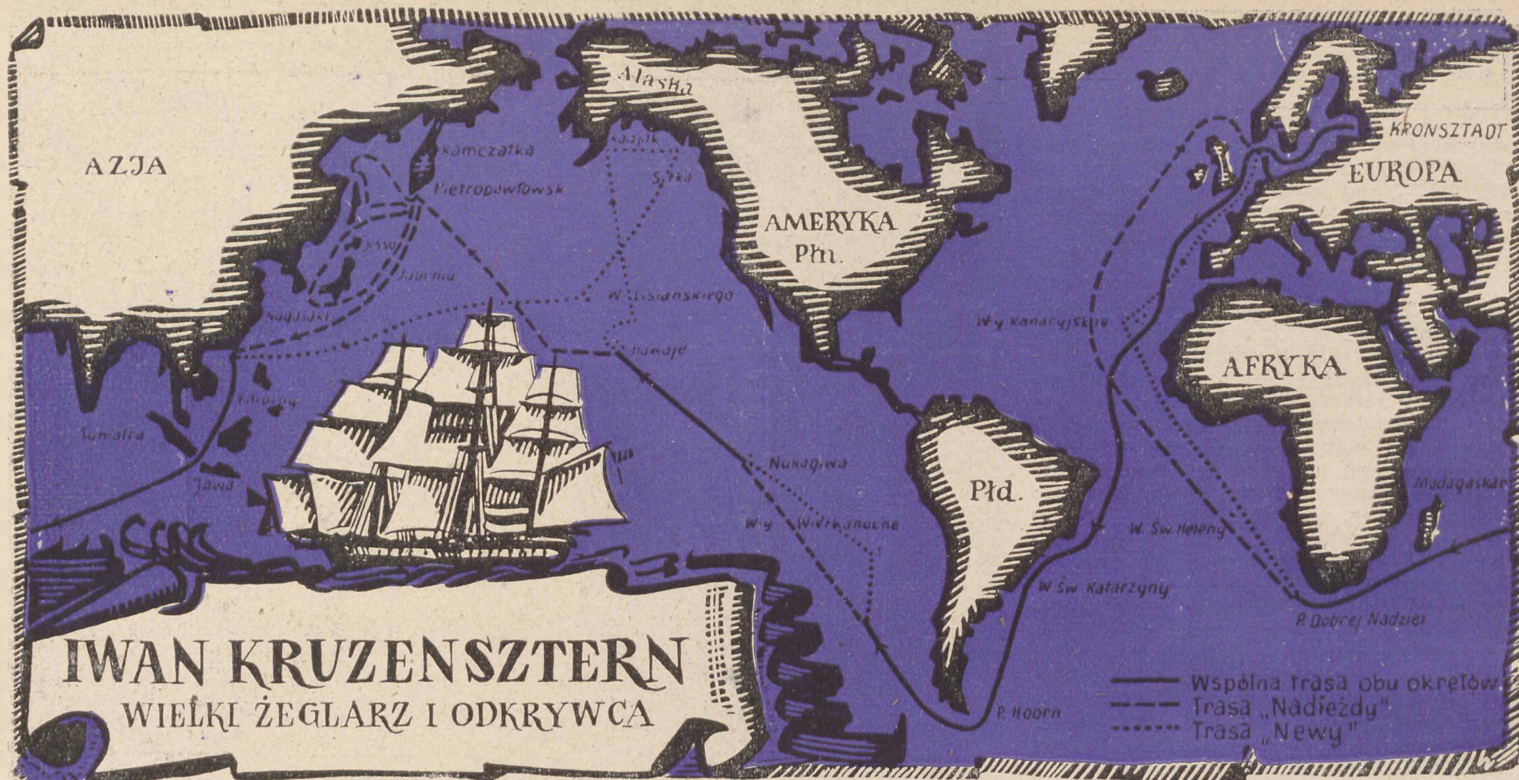
*

Później pojechaliśmy za miasto — do Nowej Wsi. Widziałem tam kolej, obsługiwaną przez wychowanków Leningradzkiego Pałacu Pionierów. Na przestrzeni ośmiu kilometrów ciągnie się wąskotorowa linia kolejowa, przebiegająca przez 3 stacje. Jest to „Mała Październikowa Kolej im. XXX-lecia Komsomołu", otwarta w roku 1948 i obsługiwana wyłącznie przez dzieci. Dziećmi więc są tu konduktorzy i maszyniści, zawiadowcy stacji i radiotelegrafiści, dzieci obsługują sygnały i zwrotnice, kasy i bufety dworcowe. To przyszli inżynierowie i technicy, przyszli budowniczowie swej socjalistycznej ojczyzny.

*

W Leningradzkim Pałacu Pionierów byłem 4 godziny, ale i czterech dni nie starczyłoby mi nawet na zwiedzenie połowy urządzeń pałacu, nie mówiąc oczywiście o dokładnym poznaniu jego życia. Ale i to, co widziałem, było niezwykłe i uderzające swym ogromem i potęgą. Mogliśmy stwierdzić na własne oczy, że nie ma na świecie kraju, który by się bardziej opiekował swymi dziećmi, niż czyni to Związek Radziecki.

(dokończenie na str. 15)



IWAN KRUZENSZTERN

WIELKI ŻEGLARZ I ODKRYWCA

Czy przeżywaliście kiedyś w życiu moment, kiedy nagle wasze marzenia, uznane poprzednio za nierealną mrzonkę, stają się któregoś dnia niemal dotykalną rzeczywistością? Dzień taki zaliczacie z pewnością do najszczęśliwszych dni w waszym życiu. Takim właśnie najszczęśliwszym momentem w życiu Iwana Kruzenszterna, znakomitego żeglarza rosyjskiego był z pewnością dzień 7 sierpnia 1802 roku — dzień w którym został on mianowany dowódcą wyprawy dookoła świata, o której znakomity żeglarz marzył przez długie lata. Zanim jednak wraz z załogą jego okrętów „Nadieżdy" i „Newy" udamy się w barwną podróż, zanim dowiemy się o przygodach i przeżyciach tej pierwszej w dziejach, rosyjskiej wyprawy dookoła świata, zapoznajmy się pokrótce z osobą dowódcy tej ekspedycji — z Iwanem Fiodorowiczem Kruzenszternem.

Iwan Fiodorowicz Kruzensztern urodził się w estlandzkiej gubernii w 1770 roku. Kiedy miał lat piętnaście rodzice oddali go do Korpusu Morskiego w Kronsztadcie. Tu rósł, wychowywał się i uczył niejednokrotnie w niezmiernie trudnych warunkach. Wobec wybuchu wojny ze Szwedami Kruzensztern został przedterminowo zwolniony z Korpusu Morskiego. Na okręcie „Mścisław" brał on udział w kilku bitwach morskich, a między innymi i w słynnej bitwie rewelskiej, podczas której 10 okrętów rosyjskich odbiło atak 30 szwedzkich, dwa z nich biorąc do niewoli. Po bitwie tej Kruzensztern, który był wówczas dwudziestoletnim młodzieńcem awansował na porucznika. Po wojnie kształcił się on następnie za granicą, po czym odbył szereg podróży, które nasunęły mu pomysł zorganizowania pierwszej rosyjskiej wyprawy dookoła świata. Taki też drobiazgowo opracowany plan przedstawił władzom carskim, które jednak początkowo nie okazały zbytniego zainteresowania dla tego projektu. Dopiero kiedy Kruzensztern ponawiając swe starania, po raz drugi przedstawił istotne korzyści, jakie można by osiągnąć dzięki wyprawom dookoła świata, ówczesny minister handlu, Rumiancew oraz admirał Mordwinow zainteresowali się bliżej planem ekspedycji, nakłaniając władze wyższe do jego realizacji.

W ten sposób dzień 7 sierpnia 1802 roku, kiedy to Kruzensztern został mianowany dowódcą pierwszej rosyjskiej wyprawy dookoła świata, stał się najszczęśliwszym dniem w jego życiu.

W DRODZE DO BRAZYLII

Podróż postanowiono odbyć na dwóch okrętach „Nadieżda" i „Newa", przy czym dowództwo nad pierwszym z nich objął sam Kruzensztern, nad „Newą" zaś kapitan Lisiański. Na pokładzie „Nadieżdy" znajdował się również rosyjski poseł N. P. Rezanow, który udawał się do Japonii celem objęcia tam placówki dyplomatycznej. Załoga „Nadieżdy" składała się z 58 osób, „Newy" zaś — 47. Byli to przeważnie ochotnicy, którzy w dotychczasowych rejsach nie wypływali zazwyczaj dalej niż do zwrotnika.


Iwan Fiodorowicz Kruzensztern.

6 lipca 1803 roku „Nadieżda" i „Newa" opuściły Kronsztadt, a wkrótce potem oba okręty żegnały już ostatnie latarnie morskie na wybrzeżach Europy. Kruzensztern poprzez Wyspy Kanaryjskie skierował się ku Brazylii. 26 listopada po raz pierwszy w dziejach, rosyjskie statki przekroczyły równik. Moment ten uczczono jedenastoma wystrzałami armatnimi, po czym jeden z marynarzy przyczepiwszy sobie brodę i uzbroiwszy się w trójząb Neptuna, wygłosił okolicznościowe przemówienie.

W drodze do Brazylii Kruzensztern kilkakrotnie nanosił poprawki na francuskie i portugalskie mapy, zauważając w nich szereg niedokładności. 21 grudnia zakotwiczono u brzegów wyspy Św. Katarzyny w pobliżu Brazylii. Zamierzano zatrzymać się tu 10 dni, jednak naprawa uszkodzonych masztów na „Newie" zatrzymała ekspedycję na okres 6 tygodni. Korzystając z tak długiego postoju, załogi okrętów w chwilach wolnych od służby udawały się na zwiedzanie tej mało wówczas znanej, lecz malowniczej wyspy. Stolica wyspy, Nostra Senero del Destero była niedużym miasteczkiem, w którym zamieszkiwało ok. 3 tysięcy mieszkańców. Miasteczko, w którym wszystkie domy malowane były jaskrawo w pstre, różnorodne barwy, zdumiewało przybyłych nie mniej niż widziana po raz pierwszy egzotyczna fauna i flora. Spotykano tu kłębowiska żmij, które rozsiadłszy się na drogach nieraz przez długi czas tarasowały ludziom przejście. Zdarzało się również spotkać świecące muchy, przy świetle których można było w nocy swobodnie czytać książkę. Kruzensztern oraz uczeni, którzy przebywali na pokładzie poczynili tu szereg obserwacji natury geograficznej, astronomicznej i przyrodniczej.

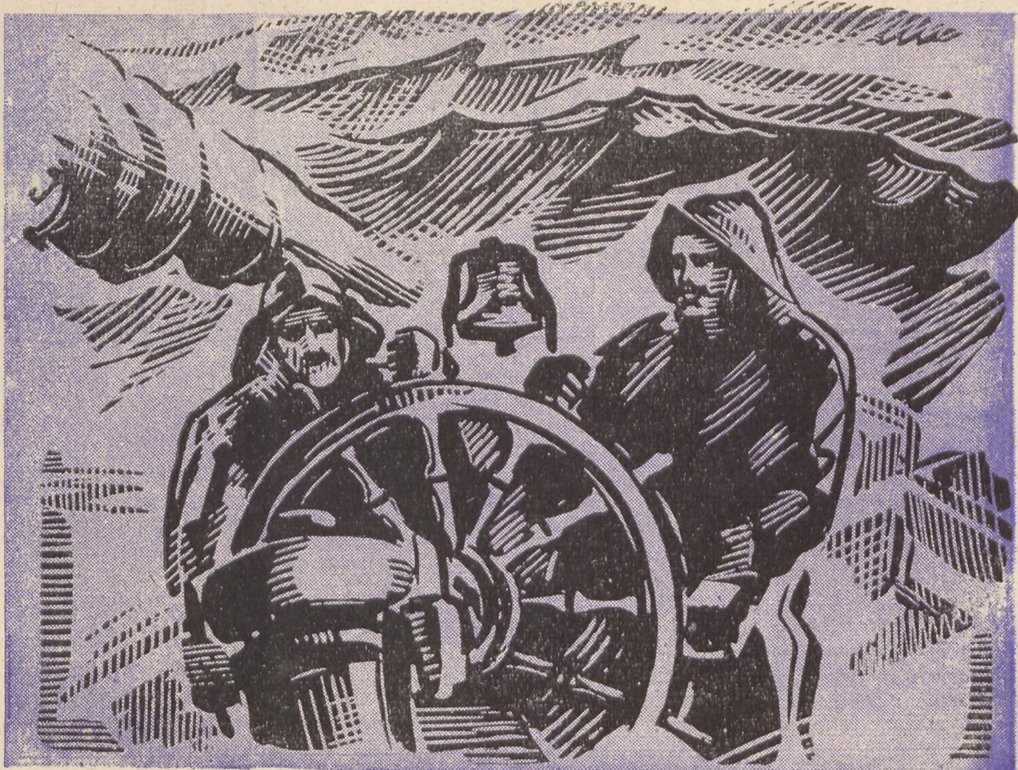
SZTORM

Postój u brzegów Brazylii, który przeciągnął się nieprzewidzianie długo, spowodował, iż pierwotny plan obejścia Przylądka Hoorn jeszcze w miesiącu styczniu, obecnie nie mógł być urzeczywistniony. Trasę tę trzeba było odbyć w marcu tj. w okresie najsilniejszych sztormów. W wypadku, gdyby sztorm spowodował konieczność rozłączenia się obu okrętów.

Kruzensztern wskazał Lisiańskiemu kilka punktów, w których miano by się spotkać.

Drugiego lutego ruszono w drogę, płynąc z taką szybkością, że różnice temperatur, które powstawały na skutek przechodzenia z jednej szerokości geograficznej w drugą dawały się mocno we znaki. Panujące na przemian chłód i upał stawały się coraz bardziej dokuczliwe. Ognista Ziemia przywitała podróżników niezbyt gościnnie. 28 lutego rozpętał się potężny sztorm z deszczem, śniegiem i gradem. Po trzydniowych zmaganiach, w czasie których ludzie oblewani lodowatą wodą kostnieli z zimna — morze wreszcie uspokoiło się. Tę pierwszą groźną walkę z żywiołem zakończono zwycięsko.

Po czterotygodniowym rejsie od chwili wyruszenia od brzegów wyspy Św. Katarzyny ekspedycja obeszła niebezpieczny Przylądek Hoorn. Mało kto zdołał przebyć tę trasę w tak krótkim czasie. Pogoda była chmurna i mglista, co uniemożliwiało przeprowadzanie obserwacji astronomicznych. Kilkakrotnie załoga „Nadieżdy" traciła z oczu „Newę", ale dotychczasowe rozłąki były przeważnie krótkie. Pewnego jednak dnia „Newa" zniknęła zupełnie. Na wystrzały armatnie, które były umówionym sygnałem, odpowiedzi nie otrzymano. Kruzensztern przewidywał możliwość takiej rozłąki i dlatego też nie był tym zaniepokojony.



NA WYSPIE NUKAGIWIE

17 kwietnia „Nadieżda" przekroczyła zwrotnik Koziorożca. Upał z każdym dniem stawał się odtąd coraz silniejszy. Przepiękna pogoda towarzyszyła podróżnikom aż do ich przybycia do brzegów wyspy Nukagiwy, najpiękniejszej z grupy Wysp Markizów, nazywanych podówczas Waszyngtońskimi. 7 maja zarzucono kotwicę w przystani Anny Marii.

Zaledwie „Nadieżda" stanęła na kotwicy, jak otoczył ją tłum półnagich tubylców, ofiarowując orzechy kokosowe, banany i inne owoce południowe w zamian za kawałki żelaza, obręcze od beczki lub gwoździe.

Ku niezwykłemu zdumieniu podróżników, pośród krajowców spotkano dwu Europejczyków: Anglika i Francuza. O przyczynach przebywania na wyspie opowiadali oni najrozmaitsze historie, w których trudno było doszukać się prawdy. Z wyglądu zewnętrznego nie różnili się wiele od tubylców. Ich ubiór, podobnie jak u dzikich, składał się jedynie z wąskiej przepaski na biodrach.

Anglik przebywał już tu od ośmiu lat. Według jego opowiadania został on wysadzony na wyspę przez zbuntowaną załogę angielskiego statku kupieckiego, do której nie chciał się przyłączyć. Zaofiarował on swoje usługi Kruzensztemowi w kwestii zaopatrzenia statku w wodę do picia i żywność. Kruzensztern chętnie się zgodził widząc w nim doskonałego tłumacza, od którego można było wiele się dowiedzieć o życiu na wyspie.

Francuz Le Cabritte, miał podobno dobrowolnie porzucić swój statek. Przebywał on na wyspie od dziesięciu lat, doskonale zżywając się z krajowcami.

W kilka godzin po przybyciu „Nadieżdy" do brzegów Nukagiwy przypłynął na łodzi w otoczeniu wielkiej świty, król wyspy — Tapega Kettonowe. Był to dobrze zbudowany i silny mężczyzna lat około czterdziestu. Całe jego ciało ciemnego koloru pokryte było fantastycznymi wzorami. Ubiór jego składał się z kawałka tkaniny zawieszonej wokół bioder. Od swych poddanych nie odróżniał się właściwie niczym.

Kruzensztern podarował królowi nóż i 14 metrów materiału, którym obdarowany natychmiast się owinął. Królewska świta również otrzymała podarunki. Kruzensztern oprowadził po okręcie gości, których najbardziej zdumiewały armaty.

Nazajutrz król pragnąc wyrazić swą wdzięczność Kruzenszternowi, postanowił obdarować go czymś, co stanowiło największą rzadkość na wyspie. Podarunkiem tym była... świnia.

Przy następnej wizycie, Kruzensztern przyjął gości w swej kajucie. Tubylcy ze zdumieniem oglądali wnętrze, podziwiając szczególnie portret żony Kruzensztema oraz... lustro. Król nie mógł się nacieszyć widokiem swego własnego odbicia. Przy każdej następnej wizycie natychmiast szedł w stronę zwierciadła, spędzając tam nieraz po kilka godzin.

WŚRÓD TUBYLCÓW

Któregoś dnia Kruzensztern wraz z wolnymi od służby oficerami i marynarzami udali się z wizytą do króla. Przed opuszczeniem okrętu oddano jeden wystrzał armatni, ogłaszając, że okręt stanowi tabu. Po takim obwieszczeniu żaden z tubylców nie miał odwagi wejść na pokład. Według słów Anglika i Francuza tubylcy byli ludożercami. Dlatego też udano się na ląd, zabierając ze sobą broń. Wbrew oczekiwaniom na wyspie przywitano ich niezmiernie gościnnie i życzliwie.

W kilka dni później, 11 maja, do przystani zawinęła „Newa", która w międzyczasie odwiedziła Wyspy Wielkanocne. Nazajutrz po jej przybyciu, rozeszły się pogłoski, jakoby król został aresztowany na okręcie. Tubylcy uzbroili się i przybrali groźną postawę. Wkrótce jednak krajowcy uspokoili się dowiadując, że król, który w istocie przebywał cały ranek na pokładzie „Nadieżdy" przyjęty był tam niezmiernie życzliwie i gościnnie, a o żadnym aresztowaniu nie było nawet mowy. W czasie pobytu na okręcie król został ogolony brzytwą (w miejsce stosowanego dotąd przez niego kawałka muszli) a nadto ku jego wielkiemu zadowoleniu skropiono go wodą kolońską.

Jak się później okazało, chwilowy nastrój wojenny na wyspie wywołany został z winy Francuza, który zaniepokoił tubylców rozsiewając pogłoskę, że jeśli żywność nie zostanie dostarczona na okręt, król ich zostanie aresztowany. Mieszkańcy wyspy przyjęli to za prawdę, dając tym łatwiej wiarę pogłoskom, że blisko rok temu kapitan jednego z amerykańskich statków w rzeczywistości aresztował brata króla, trzymając go jako zakładnika. Pragnął on w ten sposób zabezpieczyć się przed ewentualnym napadem ze strony tubylców. Po wyjaśnieniu nieporozumienia na wyspie znowuż zapanował spokój i mieszkańcy jak przedtem byli częstymi gośćmi na okręcie.

Kruzensztern zwiedzając wyspę skrzętnie czynił wszelkie notatki o zwyczajach panujących na wyspie. Dziwiono się między innymi zwyczajowi, że matki nie karmiły tu swych niemowląt, a były one zabierane przez najbliższą krewną i karmione owocami, a następnie surową rybą. Mimo tak oryginalnego sposobu odżywiania, dzieci wyrastały na zdrowych i silnych ludzi.

W pobliżu królewskiego domu podróżnicy zauważyli równe pole, na krańcu którego ustawiony był stos kamieni. Na polu tym zbierano się dla obserwowania świątecznych igrzysk i tańców, organizowanych również z okazji pogrzebów którejś ze znakomitych osobistości.

Prowadząc walki z sąsiednimi plemionami tubylcy rzadko kiedy napadali na siebie całymi gromadami. Metoda walki polegała na tym, że poszczególni wojownicy śledzili się wzajemnie, po czym obrawszy najodpowiedniejszy moment, atakowali jeden drugiego, staczając walki w pojedynkę.

Anglik i Francuz opowiadali często o ludożerczych skłonnościach tubylców. Widziano nieraz ich broń zdobioną ludzkimi włosami oraz naczynia upiększane ludzkimi kośćmi. Poza tym krajowcy niejednokrotnie zaofiarowywali ludzkie głowy w zamian za kawałki żelaza.

Tubylcy zamieszkiwali w długich, wąskich budynkach, zrobionych z morskiej trzciny, trawy, kokosowych liści i drzewa. Potrawy smażono w bananowych liściach, które spełniały jednocześnie rolę talerzy. Naczynia wyrabiano z kokosowych orzechów.

Sposób łowienia ryb był bardzo oryginalny: krajowcy kruszyli wysuszone korzenie jednej z odurzających roślin, po czym rybak nurkował na dno rozsypując okruchy owej rośliny, od której ryba stawała się tak odurzona, że wkrótce uśpiona, wypływała na powierzchnię. Ryby łowiono również sieciami i na wędkę. Haczyki robiono z muszli perłowej, żyłkę zaś zastępowała nitka zrobiona z włosków orzecha kokosowego.

(dalszy ciąg na str. 17).

CZERWONY SZTANDAR nad Kilonią



S Ł A W O M I R   S I E R E C K I

W zamglonej pomroce świtu szarzał w oddali siny pas lądu. Spoza porannej mgły wyłaniały się już coraz wyraźniej kontury Kilonii i wąskie gardło Kanału. M/s „Gliwice" zwolnił szybkość. Mżył lekki deszcz...

I wtedy po raz pierwszy usłyszałem słowa niemieckiego pilota:

— A tam, koło tego nabrzeża, stał wówczas „Helgoland"... — Słowa te wypowiedział Hans Schneider, szczupły człowiek lat około pięćdziesięciu, ubrany w gruby, marynarski płaszcz. Zjawił się on na pokładzie „Gliwic" już przed paru godzinami i jako pilot miał nas przeprowadzić przez Kanał.

— „Helgoland"? — zapytał ktoś z marynarzy. — Nie przypominam sobie jakoś tej nazwy...

Hans Schneider uśmiechnął się i powiedział:

— Nic dziwnego. Było to już bardzo dawno... Są jednak w życiu takie chwile, których się nigdy nie zapomina, które pozostają w pamięci na zawsze. Do takich właśnie chwil należał dla wielu marynarzy cesarsko-niemieckiej floty pewien chłodny, listopadowy ranek 1918 roku...

GDY BUDZIŁA SIĘ REWOLUCJA

Pewnej zimnej nocy wachtowy oficer pancernika „Friedrich der Grosse" — porucznik marynarki cesarskiej Otto Hase, znalazł na pokładzie, w pobliżu trapu, trzy kartki gęsto zadrukowanego papieru. Możliwe, że kiedy indziej nie zwróciłby nawet na nie uwagi i końcem buta strąciłby je do morza. Ponieważ jednak na okrętach cesarskich ogłoszony został niedawno nadzwyczajny rozkaz admirała Bachmanna, głoszący o surowym zakazie kolportowania na okrętach literatury rewolucyjnej — oficerowie zaczęli zwracać baczną uwagę na gazety i odezwy czytane przez marynarzy. Porucznik Otto Hase schylił się, podniósł porzucone trzy kartki papieru i w świetle kieszonkowej latarki zaczął czytać...

„Towarzysze z Floty! — Twarz porucznika spochmurniała. — Wpatrzeni w jutrzenkę rewolucji rosyjskiej, budzą się również marynarze niemieccy. Nie chcemy dłużej znosić jarzma samowoli i zdrady. Strajki we flocie i częściowe powstania, sygnalizują nam przebudzenie się marynarzy... Przewrót musi być prowadzony dalej, należy go wywalczać. Spójrzcie na Kronsztadt..." Podpisano — „Wasz Komitet Centralny".[1])

Następnego dnia ulotki znalazły się na biurku admiralskim dowódcy Obszaru Bałtyckiego, aby powędrować z kolei do tajnych archiwów cesarskich i wzbogacić kolekcję przychwyconych na okrętach przez szpiegów i szpicli — odezw i ulotek o treści rewolucyjnej. Natychmiastowa akcja policyjna, aresztowania i śledztwa wzmogły jedynie czujność marynarzy. Zbyt późno wywiad cesarski zorientował się, że ulotki drukowano nawet na samych okrętach.

W czasie, kiedy w Kilonii cesarscy siepacze krwawo tłumili strajk marynarzy z okrętów „Friedrich der Grosse", „König Albert", „Prinzregent Luitpold" i „Westfalen" — w innej bazie cesarskiej floty marynarz Rebe — późniejszy redaktor organu Komunistycznej Partii Niemiec „Die rote Fahne" — organizował ruch rewolucyjny niemieckich robotników w marynarskich mundurach, wskazując na skarbnicę wzorów i doświadczeń, jaką była rewolucyjna walka marynarzy rosyjskich.

Na okrętach i w bazach marynarki cesarskiej kiełkował bunt, dojrzewała rewolucja...

Pierwsza Wojna Światowa zbliżała się ku końcowi, niosąc klęskę rządom junkiersko - burżuazyjnym, pozbawionym zaufania mas ludowych. Wzrastała gwałtownie ilość strajków i demonstracji robotniczych, organizowanych często żywiołowo, a zwalczanych zarówno przez organa policyjne rządu, jak i przez zdrajców klasy robotniczej, osłaniających się rewolucyjnymi hasłami prawicowych socjaldemokratów. Jedynym bodźcem do czynu były śmiałe wystąpienia lewicy socjaldemokratycznej, skupionej u boku Karola Liebknechta i Róży Luxemburg w grupie „Spartakus", która mimo licznych błędów ideologicznych, była najbardziej rewolucyjną organizacją, kierującą ruchem robotniczym w Niemczech.

W wyniku Pierwszej Wojny Światowej, w następstwie klęski imperializmu niemieckiego, a przede wszystkim pod wpływem Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej — naród niemiecki, niemiecka klasa robotnicza — mogła wreszcie wkroczyć na drogę, wskazaną masom pracującym całego świata przez Lenina i Stalina na przykładzie zwycięskiej rewolucji. Idea walki o wyzwolenie spod junkiersko - burżuazyjnej władzy rozwinęła się w rewolucyjną walkę również na okrętach floty wojennej i tutaj, wśród noszących mundury „Kriegsmarine" robotników — szybko wydała owoce.

ROZWIEWA SIĘ MIT SKAGERRAKU

29 października 1918 roku „bohater spod Jutlandu" admirał Scheer powiadomił admirałów i dowódców o przygotowanym planie wypadu floty niemieckiej przeciwko brytyjskiej flocie Home Fleet.[2]) Wiadomość ta nie utrzymała się jednak długo w ścisłym gronie oficerów i przeniknęła wkrótce do załóg, budząc odgłosy niezadowolenia i buntu. Niemieccy marynarze nie chcieli więcej przelewać krwi w imię interesów junkiersko - burżuazyjnych kół rządzących. Zdawali oni sobie również sprawę z beznadziejności sytuacji, z faktu przegranej wojny i z tego wreszcie, że marynarka niemiecka nie była już zdolna do żadnych operacji, a jako „niezwyciężona siła", istniała już tylko w propagandowych biuletynach. Marynarze widzieli wielkie zdemoralizowanie korpusu oficerskiego i stały wzrost pijaństwa. Na napoje alkoholowe dla oficerów przeciętnego okrętu wojennego szło więcej pieniędzy, niż na żołd marynarzy.[3]) Nic dziwnego, że rozkaz admirała Scheera odnośnie wypłynięcia z portów i koncentracji floty na Schilling Reede — nie został przez marynarzy wykonany.

Na sygnał „Uwaga! Do odkotwiczenia"! — na pancerniku „Helgoland" nikt z marynarzy się nie ruszył. Ponowne wezwanie oficerów przyjęli marynarze w milczeniu, stojąc z rękami w kieszeniach. Na pancerniku „Friedrich der Grosse" młody palacz wygasił wszystkie paleniska. Na pancernikach „König", „Markgraf", „Kronprinz" i „Thüringen" marynarze również nie posłuchali rozkazów swych dowódców. Kiedy na pokładzie „Thüringen" przeprowadzono liczne aresztowania, a część deportowanej na ląd załogi zastąpiono nowymi ludźmi, ściągniętymi z lądu — nowoprzybyli natychmiast przyłączyli się do manifestujących marynarzy.

30 października stało się jasne, że plan wypadu floty cesarsko-niemieckiej nie może być zrealizowany. Na próżno czerwony ze złości Scheer walił pięściami w blat biurka. Na próżno admirał Hipper próbował przekonać załogi o rzekomej słuszności planów dowództwa. Marynarze nie chcieli słyszeć o niczym.





Bohaterscy przywódcy niemieckiej klasy robotniczej podczas rewolucji 1918 r. — Karol Liebknecht i Róża Luxemburg.

— Ekscelencjo, uważam, że powinniśmy zmienić plan — radził Scheerowi admirał Hipper...

Po długich naradach, ciągnących się do późna w nocy, przyjęto wreszcie wniosek admirała Krafta, aby zbuntowaną eskadrę skierować do Kilonii, owej spokojnej — jak sądzili niemieccy admirałowie — bazy Obszaru Bałtyckiego...

Jakże bardzo przeliczyli się cesarscy admirałowie, obierając za miejsce postoju zbuntowanej floty „spokojną" Kilonię...

POD CZERWONĄ BANDERĄ REWOLUCJI

Oblicze Kilonii zmieniło się w tych dniach nie do poznania. Wybuchły masowe strajki, a ulicami miasta ciągnęły pochody manifestantów z czerwonymi sztandarami. Kiedy zbuntowana eskadra zawijała na redę, na pokłady okrętów dochodziły coraz wyraźniej słowa, śpiewanej pełną piersią przez robotników miejscowej stoczni, „Międzynarodówki".

3 listopada 1918 r. załogi zbuntowanych okrętów przyłączyły się do manifestujących tłumów, stając na czele pochodu, który ruszył w kierunku więzienia, gdzie przebywali aresztowani uprzednio i odstawieni na ląd przywódcy marynarskiego buntu. W czasie demonstracji pochód napotkał patrol żandarmerii, która natychmiast otworzyła ogień do marynarzy. Padły pierwsze strzały... Polała się pierwsza krew... Zaczęła się rewolucja!...

Nieopisane wzburzenie opanowało marynarzy, którzy w spotkaniu z patrolem stracili 8 zabitych i 29 rannych. Przystąpiono do natychmiastowego organizowania Rad Marynarzy, a następnego dnia — 4 listopada, o świcie — ściągnięto bandery cesarskie, wywieszając na ich miejsce czerwone sztandary rewolucji. Junkiersko-burżuazyjny rząd berliński zamarł w przerażeniu, gdy nadeszły tego dnia telefonogram z Kilonii obwieszczał wybuch rewolucji niemieckiej.

Jeszcze tego samego dnia wieczorem zjawili się dwaj „socjalistyczni" delegaci z Berlina — Haussman i Noske, upoważnieni przez zaprzedaną burżuazji klikę prawicowych socjal-demokratów, do rozbicia rewolucji. W tym celu „socjalista" Noske przeprowadził wobec marynarzy „hurra-lewicową" agitację, oszukując niezorientowanych w podstępie marynarzy, a po wybraniu go jako delegata Rady Żołnierskiej, przystępując do rozbrojenia rewolucji kilońskiej.

Ale marzenia reakcyjnych klik junkiersko - burżuazyjnych, aby przez stłumienie rewolucji w Kilonii powstrzymać jej dalszy rozwój — zawiodły... Czerwone sztandary załopotały na wszystkich jednostkach floty wojennej, a oddziały marynarzy, ramię w ramię z robotnikami portowymi — opanowały Hamburg, Lubekę, Cuxhaven, Wilhelmshaven i Bremę... W ślad za wybrzeżem poszedł Lipsk, a następnie Sztutgart. 8 listopada robotnicy i żołnierze opanowują Monachium. W całym kraju powstają Rady Delegatów Żołnierskich i Robotniczych.

9 listopada wybucha rewolucja w Berlinie... Setki tysięcy robotników wychodzi na ulice miasta — jeden za drugim przyłączają się do nich pułki garnizonu berlińskiego. Z balkonu pałacu cesarskiego przemawia do mas wielki rewolucjonista niemiecki Karol Liebknecht...

OD REWOLUCJI PRZEGRANEJ DO REWOLUCJI WYGRANEJ

„Rankiem, 9 listopada 1918 roku, niezliczone szeregi robotników i żołnierzy ciągnęły w kierunku śródmieścia — wspomina owe dni Wilhelm Pieck. — Maszerował cały Berlin robotniczy, głodujący i pragnący pokoju... Policja została rozbrojona. Otwarły się bramy koszar, żołnierze przyłączyli się do demonstrantów..."

Zbrojna walka „Spartakowców" przeciwko imperializmowi niemieckiemu, walka rozpoczęta przez Karola Liebknechta, Różę Luxemburg, Franza Mehringa, Klarę Zetkin i Wilhelma Piecka przeciwko imperialistycznej wojnie, o wyzwolenie klasy robotniczej i o pokój — weszła w stadium bezpośredniej akcji mas ludowych.



Płomień rewolucji kilońskiej ogarnął również stolicę Niemiec. Na zdjęciu — walki uliczne w pobliżu Bramy Brandenburskiej w Berlinie.

Walki toczyły się przez cztery miesiące. Mimo ofiarności, bohaterstwa i odwagi — proletariat niemiecki poniósł jednak klęskę. Nie jest zadaniem niniejszego artykułu ocena rewolucji 1918 r., analiza przyczyn jej porażki i wszechstronne omówienie popełnionych wówczas przez rewolucyjny ruch robotniczy błędów. Wystarczy, gdy powiemy, że klęskę tę spowodował przede wszystkim brak silnej marksistowsko - leninowskiej partii, która by zdolna była zjednoczyć w sobie, zorganizować i poprowadzić do zwycięstwa klasę robotniczą, oraz jawna zdrada kierownictwa niemieckiej socjal-demokracji zwalczającej ruch rewolucyjny.

Polegli na placach boju wierny syn klasy robotniczej Karol Liebknecht i płomienna rewolucjonistka Róża Luxemburg. Komunistyczna Partia Niemiec szczuta i zwalczana przez reakcję, a w latach hitlerowskiej nocy przez gestapo — zmuszona była zejść do podziemi. Zginął, zamordowany w roku 1944 w Buchenwaldzie niezłomny bojownik o sprawę ludu niemieckiego — Ernest Thaellmann.

✱

Utworzenie Demokratycznej Republiki Niemieckiej pomogło narodowi niemieckiemu raz na zawsze przekreślić haniebne tradycje kajzerów i dyktatury faszyzmu. Utworzenie Republiki Niemieckiej otwiera nową kartę w dziejach Niemiec i w dziejach Europy.

Naród niemiecki odradza się i powraca do tradycji Goethego i Schillera, Bacha i Bethovena, Marksa i Engelsa, Liebknechta i Thaellmanna i na gruncie tych tradycji chce zająć swe miejsce w obozie miłujących pokój narodów świata.

Niemiecka klasa robotnicza, niemieckie elementy postępowe dzięki zwycięstwu Armii Radzieckiej nad faszyzmem hitlerowskim, dzięki pomocy i poparciu Związku Radzieckiego — wygrały dziś swą rewolucję. Ten przełomowy punkt w historii Niemiec i Europy jest przełomowym punktem również i w historii Polski. Znika z naszej granicy zachodniej drapieżny imperializm niemiecki, a wyrastają nowe Niemcy, pragnące pokoju i przyjaźni z naszym narodem.

I dlatego nie od rzeczy było przypomnieć owe dżdżyste, listopadowe dnie 1918 roku, zakończone klęską niemieckiej klasy robotniczej, aby tym głębiej i wyraźniej zrozumieć wielkość i znaczenie zwycięstwa nowych Niemiec — Niemiec postępu, przyjaźni i pokoju.

SŁAWOMIR SIERECKI

[1] Zarówno treść ulotki, jak i inne szczegóły zaczerpnięto z książki „Die rewolutionaere Bewegung auf der deutschen Flotte — 1917 — 1918" (1930), a także z tajnych dokumentów marynarki cesarsko-niemieckiej.

[2] Home Fleet — flota wód ojczyźnianych.

[3] Według „Die Tragödie der alten deutschen Marine" (1928)

Pod żaglami Iskry

GDYNIA - LENINGRAD - GDYNIA

kpt. mar. F. J. Walicki

(dokończenie ze str. 11)

Pałac Pionierów w Leningradzie jest najpiękniejszy w Związku Radzieckim, ale w każdym miasteczku, w każdym niemal kołchozie, spotkać można Domy Pionierów. Są one większe lub mniejsze, bogatsze lub uboższe, ale wszystkim im przyświeca jeden i ten sam, najwznioślejszy chyba ze wzniosłych celów — wychowanie młodego pokolenia ludzi. Silnych, zdrowych i śmiałych. Takich właśnie, jakich spotkaliśmy w Leningradzie.

✱

Ci ludzie właśnie wywarli na nas największe wrażenie. Przyjmowali nas jak swych najlepszych przyjaciół, jak prawdziwych braci. Pokazywali nam wszystko. Ich uśmiech i uczynność towarzyszyły nam na każdym kroku, czy było to na przyjęciu w klubie marynarskim, gdzie do późna w nocy opowiadaliśmy sobie nawzajem o osiągnięciach naszych krajów, czy było to w teatrach lub na koncertach, czy też wreszcie w czasie wspólnych spacerów po mieście.

Oczarowani wspaniałym miastem i gościnnością jego mieszkańców — wracaliśmy na okręt. Zbliżał się dzień odjazdu.

A zatem i nam — drodzy Czytelnicy — wypada kończyć naszą opowieść o Leningradzie...

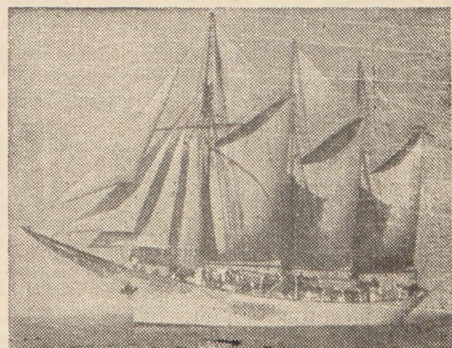
Poznaliśmy już okręt, na którego pokładzie odbyliśmy ów niezapomniany, „leningradzki" rejs, poznaliśmy ludzi, którym przypadł zaszczyt reprezentowania w tym rejsie munduru polskiego marynarza, poznaliśmy wreszcie — choć była to tylko drobna cząstka — wielkie miasto Lenina.

Wędrowaliśmy z Wami ulicami czteromilionowego grodu, skrzącymi się od świateł i neonów, odwiedzaliśmy najdroższe pamiątki po dalekiej i bliskiej przeszłości miasta, byliśmy z Wami w największych muzeach świata, poznaliśmy wreszcie nowych, radzieckich ludzi...

Pozwólcie zatem, że zakończymy już naszą wędrówkę po Leningradzie — mieście 100 wysp, 400 mostów i 150 wyższych zakładów naukowych. Przenieśmy się znów na pokład naszej starej, kochanej „Iskry". Żegnana od strony nabrzeża przez miłych, serdecznych gospodarzy, obraca się powoli dziobem ku ujściu Newy... Już ginie za zakrętem most Lejtenanta Szmidta, już rozpływają się za nami mgliste kontury tętniących pokojową pracą stoczni i pochylni, warsztatów i fabryk... Gdy wchodzimy na lustrzaną powierzchnię Zatoki Fińskiej — witamy znów przed sobą szaro-zielony Bałtyk. Przed nami — daleka Gdynia i zielone wzgórza Oksywia, za nami — niezapomniane miasto, kolebka Wielkiej Rewolucji, bohater minionej wojny, czteromilionowa Moskwa Północy — Leningrad.

KONIEC

KPT. MAR. FR. J. WALICKI



WIELKA DROGA



Aleksander Kazancew

Walka, jaką narody radzieckie toczyły z hitlerowskim najeźdźcą w okresie ostatniej wojny, prowadzona była z równą zaciętością na lądzie, jak i na morzu. Marynarze radzieccy wielokrotnie dokonywali cudów bohaterstwa. Bitwy morskie toczyły się również i na szlakach komunikacyjnych Dalekiej Północy, w rejonach, o których panowało powszechne mniemanie, iż z racji istnienia gęstych pól lodowych, są niedostępne dla normalnej żeglugi. A jednak i tam, na szlakach owej „Wielkiej Drogi" nieprzerwanym strumieniem płynęły w czasie wojny radzieckie statki, dostarczając lądowym oddziałom niezbędnego zaopatrzenia. Niemcy zdając sobie sprawę z roli, jak odgrywa „Wielka Droga", niejednokrotnie usiłowali sparaliżować komunikację na tych, daleko na północ wysuniętych akwenach. W tych właśnie rejonach rozgrywa się akcja poniższego opowiadania, którego tematem jest niecodzienna bitwa radzieckiego statku z... niemieckim pancernikiem.

Wiedzieliśmy już, że Graczow — to uosobienie polarnego romantyzmu. Był już radzikiem prawie że na wszystkich statkach i zimowiskach Arktyki.

Być może, że właśnie dlatego, tutaj, na wyspie Dikson, pod jego opieką znajdowała się książka z autografami podróżników. Poprosiliśmy Piotra, aby nam ją pokazał.

Wysoki, barczysty, flegmatyczny, wyjął on staroświecką księgę biurową w grubej oprawie.

— Są tu wspaniałe notatki — powiedział mrużąc oczy. — Na przykład w 1918 roku zapisano tu, po norwesku: **„Jestem pewien, że w tej przepięknej zatoce będą stały na redzie dziesiątki statków. Roald Amundsen".**

Był to prawdziwy badacz polarny. Odkrył Południowy Biegun i przez Północny próbował przedryfować. Ale Północny Szlak Morski okazał się niełatwy. Amundsen w ciągu jednego rejsu musiał dwa razy zimować, a radiogramy wtedy piechotą chodziły. Aby dać znać o sobie musiał dwu marynarzy posłać na wyspę Dikson... Jeden z nich zginął już na początku drogi, a drugi zaszedł nie wiele dalej i zamarzł. W porcie, koło budujących się domów stoi jego mogiła. Nie wykonał Norweg tego, co zamierzał. A co do Nansena, to ten mówił wprost: **„Północny Szlak Morski — iluzja, która urzekała badaczy w ciągu wieków".** *Ładna iluzja... I Graczow uśmiechnął się ironicznie. Twarz miał prawie kwadratową.*

Piotr odprowadzał nas na statek. Kuter wesoło biegł po zatoce. Wyspa Dikson, skalista, surowa i nieprzyjazna, przesuwała się obok nas. Kilka dwupiętrowych, standartowych domów, zabudowania radiostacji, maszynowni, wieża meteorologiczna i olbrzymi maszt... — oto i cały „Stary Dikson".

Między wyspą Dikson, a stałym lądem znajdowały się jeszcze dwie wysepki: Sachalin i Komus. Na wyspie Komus, która wyglądem swym przypominała sztucznie usypaną piramidę węgla, znajdowała się baza węglowa.

Na kontynencie — dwupiętrowe domy, położone amfiteatralnie. Tam też znajdowały się wszystkie urządzenia portowe. Przy molo stoją jakieś statki. Na razie trudno jest rozpoznać ich nazwy.

— Patrzę na ten lodołamacz — powiedział w pewnej chwili Graczow — i ciągle wspominam swój stary lodołamacz. Dwa razy pływałem na nim. W pierwszym rejsie... a później już w ostatnim...

Poprosiliśmy Graczowa, aby opowiedział nam o tych rejsach.

— Rejs ten dlatego nazywam pierwszym, że przed nami jeszcze żaden statek nie zdołał przejść całego Północnego Szlaku Morskiego w ciągu jednej nawigacji — mówił Graczow. — Z lodami miał kapitan niemało kłopotów. Śrubę statku połamało, lecz mimo to kapitan chociaż pod żaglami, ale rejs zakończył. Niemcy rozkrzyczeli się wtedy, przez radio, że to szczęśliwy przypadek, że bolszewikom się udało i, że nigdy „wschodnie przejście" nie będzie Wielkim Szlakiem. Przypomniałem sobie owe krzyki podczas naszego ostatniego rejsu.

Wszyscy umilkli. Kuter podchodził do lodołamacza „Jerzy Siedow". Weszliśmy na górę i już na pokładzie „Siedowa" dosłuchaliśmy opowiadania radzika o ostatnim rejsie.

— Dobry to był statek. Podobny do „Siedowa". Owe czasy o których wspominam były naprężone, wojenne. Obchodziliśmy stacje polarne. Polarnicy zgodzili się na całą zimę pozostać na swych miejscach. Przywoziliśmy im żywność, wyposażenie, opał.

Graczow wybił popiół z fajki, potem rozebrał ją.

— Wtedy słyszeliśmy już o faszystowskim rejderze — ciągnął dalej — gdzieś w morzu hulał sobie „kieszonkowy" pancernik „Admiral Scheer", żeby go... Ale nic... jakoś szło. Myśmy bardziej się tulili do lodów dlatego że w niemieckim morskim regulaminie lody na pewno nie są przewidziane. Ale na nieszczęście prawdziwe lody wiatr wygnał na Północ, a dookoła nas pływała jedynie drobna, potłuczona kra, słabiutka, zżarta jak rozmokły cukierek. Dobrze, że widoczność była jeszcze słaba.

Odebrałem sygnał o nieszczęściu. Nadawał jeden z naszych statków. Kapitan oczywiście nie mógł na to nie zwracać uwagi. Zmieniliśmy kurs... idziemy do ginącego statku. A mgłę rozsnuło. Widoczność — dwadzieścia mil.

No i spotkaliśmy Niemca. Wracał z rozprawy z bezbronnym. Zobaczyliśmy go na horyzoncie... ale on nas też zobaczył. Uciekać — było za późno. Nadaje nam rozkaz przez radio — mamy się położyć w dryf. Kapitan nasz skręcił prosto na Północ i... całą naprzód... może lód się pokaże... No, a ja faszystom na rozkaz kapitana tak odstukałem, że nie wiem, jak oni to na swój język przetłumaczyli. Walka — rozumiecie — nierówna. Wziął on nas w nakrycie. Pociski: — krótki, długi... Widać jak wysokie fontanny podnoszą się z wody. Później pociski zaczęły padać coraz bliżej.

Spieszymy do lodów, a pancernik w odległości dziesięciu mil od nas. Nagle w radiostacji rzuciło mną tak, że jeszcze trochę a żęby bym sobie o radioodbiornik powybijał. W rufę — trafienie. Nadbudówka się zapaliła. Gaszą ją, a statek szybkości nie zmniejsza. Palacze parę trzymają ponad normę. Na zawory bezpieczeństwa nałożyli dodatkowy ciężar. Wszystko jedno — jak wylatywać — to już lepiej od własnego kotła, niż od niemieckiego pocisku.

Ukazał się lód! Nasz najdroższy lód! Nigdy nie oczekiwaliśmy go z taką nadzieją. Drugie trafienie. Znowu w rufę. Bieda! Ster wybiło. Statek bez steru, a jednak uciekamy... byle naprzód. Trzecie trafienie... — w burtę. Koniec. Dym u mnie w radiostacji taki, że nie ma czym oddychać. Kapitan rozkazał spuszczać łodzie. A lód już widać, prawie ręką sięgnąć. No, chociaż ludzie dobiorą się do lodu, a były u nas kobiety i dzieci...

Ja w radiostacji ledwo siedzę... kapitan dał meldunek do sztabu.., potem też radiogramy dają, ostatnie. Nie można nie nadać. Dym u mnie w radiostacji — łzy z oczu...

Dawali mi różne radiogramy... na ogół rzeczowe. Ale mieliśmy też jednego nawigatora... ten nie wytrzymał. Kazał przekazać żonie, że on ginie i niech ona syna na morze nie puszcza... Nadałem... ale nie bardzo dokładnie... Morowy, ten, jego chłopak... on teraz w szkole morskiej w Archangielsku... uczy się.

Nagle nasz statek zaczął się przechylać. Trudno się zorientować w radiostacji, gdzie ściana, gdzie pokład. Pomyślałem, że już czas nadać sygnał „kończę". Nalałem sobie szklaneczkę wódki i stukam: „Pije za nasze przyszłe zwycięstwo". Tylko pół szklanki udało się wypić... wódkę rozrzedziła słona woda... nalało się przez iluminator. Oglądam się na drzwi. Woda zalewa aparaturę. Myślałem jeszcze wtedy: „ech, izolację zniszczy".

Statek już się na burtę położył... ja po pokładzie jak po pionowej ścianie lecę. Widzę, kapitan stoi, za relingi się trzyma... zauważył mnie, pokazuje ręką na morze — skacz!

Więcej go nie widziałem. Fala zmyła mnie ze statku. Woda zimna... pływać w niej — niepodobieństwo... a ja, jak szczeniak, pluszczę się... oddech zapiera, jak gdyby do wrzątku mnie wsadzono... staram się odpłynąć od statku, i już się zachłystuję. I nagle patrzę, zupełnie blisko łódź przewrócona. Od razu przestałem tonąć. W mig dopłynąłem do niej, złapałem się za kil. Rozumuję, że jeśli skostnieję w wodzie, to wtedy koniec... Zacząłem podciągać się na rękach... drzewo śliskie... położyłem się ciałem, ale utrzymać się nie mogę, ześlizguję się... Jeszcze i jeszcze raz podciągam się, **staram się łokciem za** *kil zarzucić... znowu osuwam się do wody. Czuję że tracę przytomność, ale jednak staram się wdrapać. Nie wiem jak, ale jednak wdrapałem się na łódź, usiadłem okrakiem na kilu... przed oczyma latają kolorowe koła, sam jestem cały mokry, a w gardle zaschło.*

Obejrzałem się, a naszego staruszka-statku nie ma... — utonął. Pancernik zaś podszedł całkiem blisko, spuszcza kuter. Popatrzyłem w drugą stronę — widzę, łodzie dobiły do pola lodowego, ludzie wysiedli na

lód. Przeliczyłem malenkie figurki... dzieci ze statku... Pamiętam, czworo było. Na szczęście... żywe!

Kuter wprost na lód idzie. Po drodze doścignął łódź i zabrał ludzi. Później skierował się na lód. Myślę sobie — zaraz tych z pola lodowego zdejmie. Ale nie podszedł do lodu! A na odległość dał serię z kaemu! Nasi ludzie na polu lodowym upadli. Nie wiem, kto zabity, kto po prostu upadł... Hitlerowscy marynarze jeszcze do leżących strzelali. Więcej nic nie pamiętam. Wszystko mi się nagle zakołowało. Padając, uderzyłem głową o burtę łodzi i straciłem przytomność...

Pokład na pancerniku czyściutki... wszystko wymalowane, wypucowane. Marynarze gapią się na mnie z ciekawością, tytułują kapitanem. Dobra jest — myślę.

Niemcy swych marynarzy, którzy coś przeskrobią, wsadzają do takiej szafy. Przekonałem się o tym osobiście. Wsadzili i mnie do takiej żelaznej szafy. Można w niej tylko stać. Ze wszystkich stron zimne żelazo. U dołu w drzwiach zrobione są dziurki do oddychania, i więcej nic. Chciałem usiąść, ale kolan nie można zgiąć. Stoję i drżę... Najpierw myślałem, że to od zimna. Ale po kilku godzinach odzież zaczęła podsychać, a ja ciągle drżę. I nagle zadrżały ścianki mego karceru. Zrozumiałem, że to salwa! Jakby coś się we mnie urwało. Wyobraziłem sobie zatokę... w niej dziesiątki statków na redzie... Czyżby Dikson?

Jeszcze salwa i jeszcze... Po każdej salwie wszystko wokół huczy... albo w uszach u mnie — sam już nie wiem... Wparłem się łokciami w ścianki, naprężyłem się, jak gdybym chciał żelazo rozsadzić. Gdybym mógł przekształcić się w minę o strasznej sile, słowo daję — wysadziłbym w powietrze, byleby ten podły pancernik unieszkodliwić. I nagle coś silnie uderzyło. Rozbiło mi kolano. Od radości nawet podskoczyłem. Trafienie w pancernik! Czyżby bój!? Ach, zobaczyć by, co się dzieje na górze!

Jeszcze dwa razy silnie uderzyło! Trzy trafienia! To jest celowniczy! Któż mógł dać pancernikowi takie lanie? Chwała ci, rosyjska artylerio! Nagle słyszę, otwierają drzwi mojej szafy i mówią:

— Kapitanie, jest pan wezwany na pomost.

Pobiegłem na górę, żeby szybciej na własne oczy zobaczyć, ale opuchnięte nogi odmawiają posłuszeństwa. Idę więc, niby nie śpieszę się. Po pokładzie idę, jak na spacer. I akurat czwarty raz trafili. Odłamki zadźwięczały po pancerzu. Dym... coś się zapaliło... Wiatr smaga mnie po twarzy, a mnie i bez tego łzy płyną... Przede mną Dikson! Mój Dikson! Widzę statki w zatoce... I ktoś bije w pancernik, i to z ciężkich dział.

Wspiąłem się na pomost. Tam oficerowie niemieccy. Jeden z nich, chyba starszy, patrzył przez lornetkę. Podprowadzili mnie do niego.

— Kapitanie — mówił on. — Należy odpowiadać dokładnie i krótko. Dlatego kazałem pana wezwać. Jak nazywa się ów potężny krążownik, który rozpoczął z nami bój? Był pan niedawno na wyspie Dikson i powinien pan to wiedzieć.

— Nie wiem — mówię, z ledwie dostrzegalnym zdziwieniem. — Tu nie było krążownika.

— To nie jest bateria nabrzeżna — ciągnie oficer. — Sześciocalowe pociski lecą z okrętu, a może być, że i cięższe. Obliczyliśmy ich lot.

„Nie ty wyliczyłeś — myślę sobie — a oni, braciszkowie moi i to jak pięknie wyliczyli".

Dali mi lornetkę. Patrzę, nie wierzę oczom! To nie żaden krążownik idzie na spotkanie z pancernikiem, tylko „Dieżniew"! — Zwykły handlowy statek. Tak się zdziwiłem, że nawet krzyknąłem: „Dieżniew".

— Kłamie pan, kapitanie — zimno powiedział Niemiec — Statek „Dieżniew" to frachtowiec o pojemności pięć tysięcy ton. Na nim nie może być sześciocalowych dział.

Ja oczywiście, nie wiedziałem, jak mógł „Dieżniew" strzelać z tak potężnych dział, ale on szedł na Niemca... i na Niemcu wybuchały sześciocalowe pociski.

— Postawić zasłonę dymną! — rozkazał oficer.

Widocznie nie przewidzieli w swych morskich regulaminach, że statek handlowy może strzelać z sześciocalowych dział i iść na zakutego w stal olbrzyma!

Niemiec postawił zasłonę dymną i zaczął uciekać.

Nagle wiatr zmienił kierunek. Jak gdyby cały Arktyk zjednoczył się przeciwko podłemu żelaznemu gościowi. Wiatr pognał kosmatą, brudną ścianę. Pancernik uciekał od niej, a ona gnała za nim. Dookoła, na morzu radośnie skakały białe kry. I dym jednak dognał „Admirała Scheera" i zmusił go do oddychania własnym smrodem.

Pancernik wszedł znowu w gęstą mgłę. Uciekała kra... dziobowej wieży nie było widać. Na pomoście krzątały się chude, szare cienie.

Zeszedłem po trapie na dół, nogi bolą, nie zginają się i krok wychodzi jak gdyby dostojny... Jakiś marynarz przebiegł obok i nawet zasalutował mi...

Kra była przy samej burcie... Tarła ze zgrzytem o stal. Nie wiedziałem nawet, kiedy przeskoczyłem przez burtę. Czy złamałem nogi, czy uderzyłem... nie wiem. Leżałem na łodzie nie czując zimna... Mętny cień pancernika oddalał się... Uciekał! A ja krzyczałem z radości.

Rozwiało wreszcie zasłonę dymną. Zobaczyłem wyspę Dikson... Patrzę na nią, jak gdybym chciał oczyma ją przyciągnąć... ale ona nie zbliżała się, a po godzinie znikła zupełnie... Teraz prawdę mówiąc, moja radość ustała. Nie płakałem — po prostu to była reakcja po przeżytych wrażeniach. Później skłoniłem głowę na lód i... zasnąłem. Ile spałem, nie określę. Słońce na niebie było wciąż takie samo... ono nie zachodzi w polarny dzień.

Zbudziło mnie uczucie straszliwego głodu... Dookoła morze... Kra była arcynędzna, porządnie już zżarta woda. Wtedy złość mnie wzięła. Ta złość mnie uratowała.

Nieszczególne były owe trzy doby. Ja i kra, jak gdybyśmy walczyli ze sobą... Każdy z nas chciał przeżyć drugiego. Nie chciałem umierać wcześniej zanim lód roztaje! Chciałem żyć!

Majaczyłem o tej krze później w szpitalu... Na Diksonie... kiedy ten sam „Dieżniew" zdjął mnie z lodu...

— Tak — oto on, ten sam „Dieżniew", popatrzcie na niego, stoi teraz na redzie naprzeciw „Siedowa".

Graczow wskazał na niewielki czyściutki statek handlowy.

Jeden z jego bomów podnosił z ładowni jakiś ciężar, pracowicie sapała winda.

— Jak więc strzelał „Dieżniew" z ciężkich dział? — spytaliśmy Graczowa.

Uśmiechnął się chytrze, mrużąc oczy.

— Otóż było tak. „Dieżniew" przywiózł tutaj wtedy ciężkie działa lądowe. Dopiero co je wyładowano i stały one w porcie, gdy Niemiec zawitał. Znalazł się na lądzie jeden porucznik. Wytoczył działa i prosto przez „Dieżniewa" zaczął walić w pancernik. Jakim był celowniczym sam się o tym przekonałem. A „Dieżniew" rzeczywiście podniósł kotwicę i ruszył na faszystowski pancernik... i nawet strzelał ze swego działka.

Graczow flegmatycznie zapalił. Patrzyliśmy na redę, gdzie stały dziesiątki radzieckich statków.

— A Niemcy krzyczeli kiedyś przez radio, że nigdy Północny Szlak Morski nie będzie „Wielką Drogą"... Później już myśleli inaczej... Wyszli na „Wielką Drogę", żeby jej strzec, ale musieli zwiewać...

Graczow roześmiał się, potem powiedział:

— O tak — Wielka Droga!

ALEKSANDER KAZANCEW

(Tłumaczył z ros. D. Rosenbaum)

IWAN KRUZENSZTERN

WIELKI ŻEGLARZ I ODKRYWCA

(dokończenie ze str. 13)

Kruzensztern bardzo szczegółowo zbadał wyspę Nukagiwę, poświęcając wiele uwagi zagadnieniom tak geograficznym jak i etnograficznym. Żaden ważniejszy szczegół dotyczący fizyczno - geograficznych warunków wyspy, lub też życia i obyczajów krajowców nie został pominięty w jego notatkach, które znacznie rozszerzyły zakres wiedzy o tak mało podówczas znanych Wyspach Waszyngtońskich.

KU SANDWICZOM

18 maja po zaopatrzeniu się w żywność i wodę — „Nadieżda" i „Newa" wyszły na morze. Kruzensztern zamierzał udać się stąd na Kamczatkę takim szlakiem, jakim nie szedł jeszcze żaden żeglarz. Mały jednak stosunkowo zapas żywności zmusił go do skierowania się wpierw ku Sandwiczom.

25 maja o godzinie 3 po południu ekspedycja po raz drugi przecięła równik, a 7 czerwca ujrzano brzegi Hawajów. Zaledwie zdołano zbliżyć się do lądu, oba okręty zostały dosłownie oblężone przez liczne łodzie tubylców. Tym razem jednak mieszkańcy wyspy byli bardziej wymagający i za zaofiarowane owoce pragnęli w zamian otrzymać jedynie materiały i sukna. Kruzensztern zamierzał zaopatrzyć się w żywność na zachodnim brzegu wyspy w większym osiedlu Caracacoa; obawiając się jednak, że nie zdoła otrzymać tu potrzebnego prowiantu, postanowił pójść prosto na Kamczatkę, tym bardziej, że nowy, dłuższy postój opóźniłby przybycie do Japonii. Lisiański nie potrzebował śpieszyć się i dlatego pozostał na miejscu.

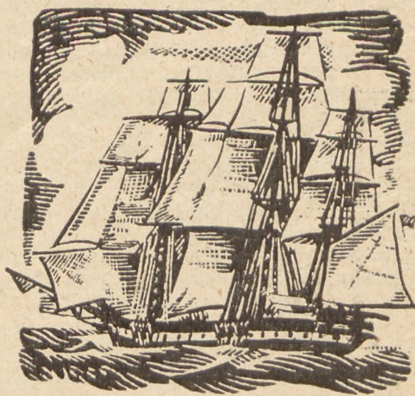
22 czerwca Kruzensztern minął zwrotnik Raka. Odtąd panowała pogoda bezwietrzna i powierzchnia oceanu była gładka jak lustro. Korzystając z ciszy, przebywający na pokładzie „Nadieżdy" astronom oraz przyrodnik przeprowadzili pomiary temperatury wody na różnych głębokościach oraz badania oceanicznej fauny. Udało im się złowić olbrzymią meduzę oraz potężną ośmiornicę, której rozpiętość macek sięgała 69,5 metra.

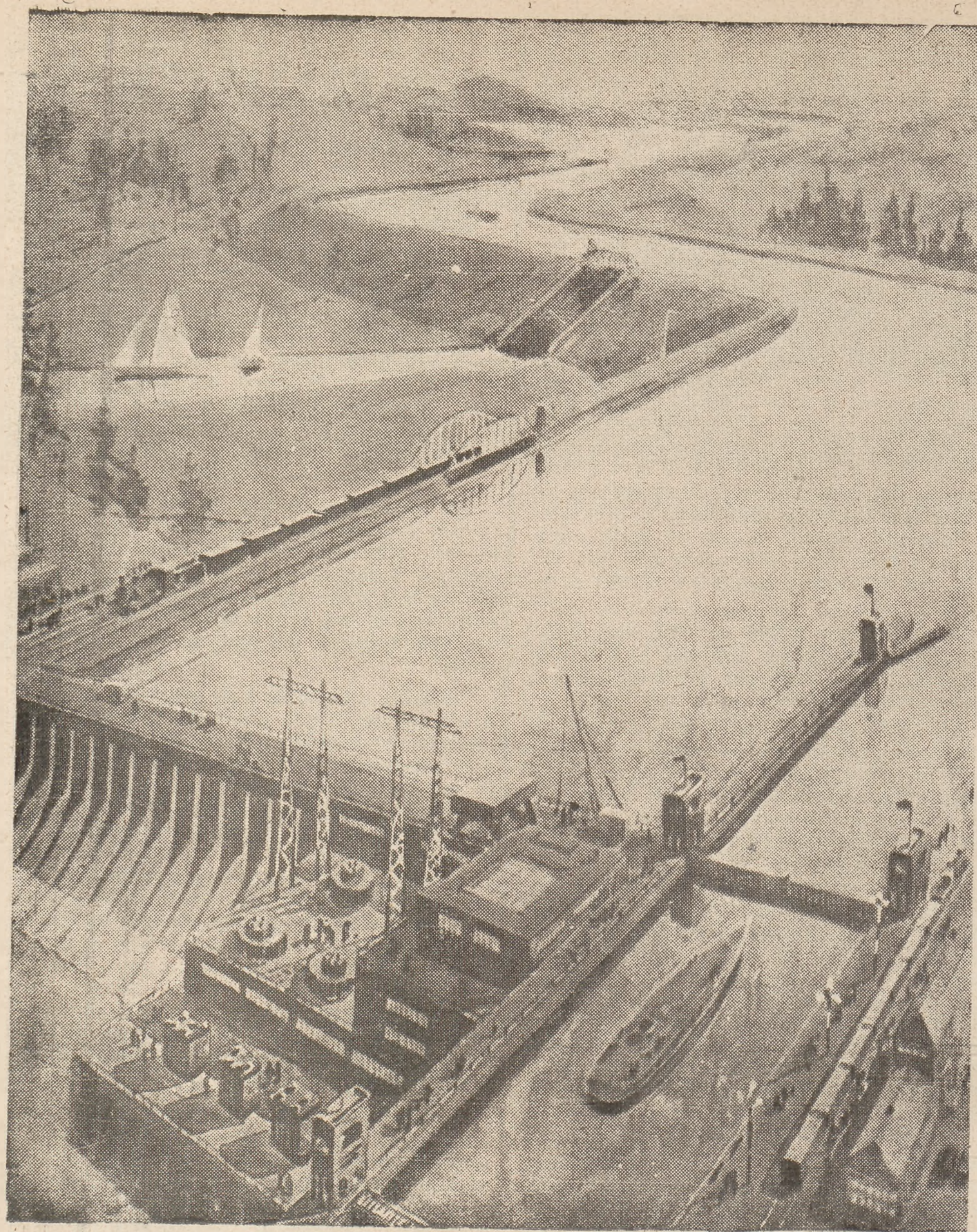
Kruzensztern początkowo zamierzał pójść nieco na zachód, aby przekonać się o istnieniu legendarnego lądu, oznaczonego na starych, hiszpańskich mapach i słynącego z niezwykłych bogactw. Ląd ten miał się znajdować na wschód od Japonii. Niespodziewane silne wiatry zachodnie oraz gęsta mgła zmusiły jednak Kruzensztern do zrezygnowania z tego zamiaru.

14 lipca „Nadieżda" zarzuciła kotwicę w przystani Pietropawłowska na Kamczatce.

(d. c. n.)

STANISŁAW BISKUPSKI





narodziny NOWEGO MORZA

JÓZEF WÓJCICKI

Okręty pustyni — tak nazywane są nieraz w literaturze poczciwe, garbate zwierzęta, zwane powszechnie wielbłądami. Wydaje się jednak, że owa przenośnia już wkrótce straci swe paradoksalne brzmienie, gdyż zbliża się chwila, kiedy na pustyni pojawią się prawdziwe morskie okręty i statki. To o czym nie śniło się Beduinom nawet w haszyszowych snach, to co mogło się zjawić jedynie w mirażach pustynnych, stanie się wkrótce rzeczywistością — przez pustynię popłyną morskie statki... Stanie się to w kraju, gdzie ludzie zmieniają przyrodę, w kraju socjalizmu — w ZSRR.

KARA-KUM — „CZARNE PIASKI"

W radzieckiej Azji Środkowej na północ od Jeziora Aralskiego i na zachód od rzeki Amu-Darii rozciąga się jedna z największych pustyń świata — Kara-Kum. Obszar jej wynosi ponad 100 000 kilometrów kwadratowych, a więc równa się jednej trzeciej obszaru Polski. Na tej wielkiej, nagiej, piaszczystej przestrzeni nie znajdziemy ani jednego strumyka i ani jednego osiedla! Powietrze jest tu bardzo suche, a roślinność bardzo nikła. Temperatura powietrza w dzień sięga 45 stopni, a piasku około 75. Cienia nie można znaleźć, gdyż nie ma tu oaz, a bezlistne i rzadkie krzaki nie dają schronienia przed upalnym słońcem.

Powierzchnia pustyni nie jest równiną. Liczne wzniesienia i góry piaskowe urozmaicają jej monotonny krajobraz, utrudniając jednak komunikację. Do niedawna jedynym jej środkiem był właśnie „okręt pustyni" — wielbłąd, ale już od lat zaglądają tu coraz częściej wysłużone, a niezawodne ZIS-y.

Wsiądźmy na jeden z tych ciężko załadowanych samochodów, zapuszczających się wraz z całą karawaną w głąb pustyni Kara-Kum.

LABORATORIUM W PUSTYNI

Nasz samochód, brnąc z trudem przez piaski, posuwa się z szybkością około 6, a często zaledwie 2 kilometrów na godzinę. Tak powolna jazda powodowana jest przede wszystkim tym, że co 15—20 minut woda w chłodnicy zaczyna gotować się i trzeba piętnaście minut odczekać, by znów przez kwadrans posuwać się naprzód. Mają rację Arabowie, którzy twierdzą, że wielbłąd jest w tych warunkach niezastąpiony. Oczywiście do czasu, zanim nie popłyną tędy statki. A w jaki sposób do tego dojdzie, dowiemy się z chwilą, gdy nasz ZIS, dobrnie wreszcie do ośrodka prac naukowych, który mieści się w głębi pustyni.

Oto mijamy ostatni, wysoki grzbiet piaskowego wzgórza i naszym zmęczonym jednostajnością sczerniałych piasków, oczom, ukazuje się nagle jakieś ludzkie osiedle. Widać namioty, dym i uwijających się ludzi. Wydaje się to wszystko mirażem, ale po kilku minutach, samochód nasz wtacza się do małej kotlinki i witają nas prawdziwi, serdeczni ludzie, ludzie radzieckiej nauki.

W odległości 150 kilometrów od najbliższego ludzkiego osiedla, w sercu Kara-Kum, znajduje się naukowe laboratorium, kierowane przez uczonych Dubrowkina i Lebiediewa. Zachodzimy do ich namiotu i popijając gorącą jak ukrop, aromatyczną, zielono - złocistą herbatę, która jest najlepszym środkiem na pragnienie, słuchamy niby baśni, objaśnień uczonych.

Otóż ni mniej ni więcej, tylko zamierzają oni przeprowadzić przez pustynię kanał i to jaki kanał! Łączyć on będzie rzeki Ob i Irtysz z Jeziorem Aralskim i Morzem Kaspijskim, przy czym syberyjskie rzeki zmienią swój bieg — popłyną na południe! W tych kilku zdaniach zawiera się nieprawdopodobny, gigantyczny, na miarę herkulesową plan, plan radzieckich inżynierów. Głównym jego projektodawcą jest inżynier Dawidow.

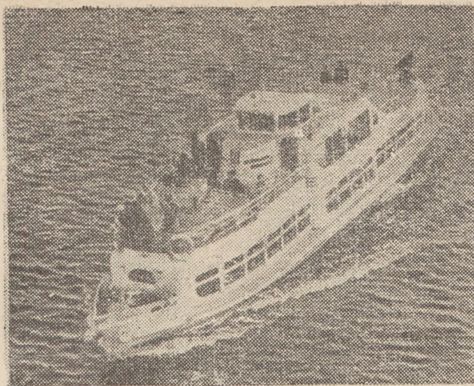
„ZIEMIA KOŃCZY SIĘ TAM, GDZIE SIĘ KOŃCZY WODA" —

— tak mówi stare przysłowie Kazachów. Inżynier - hydrotechnik Dawidow przez długie lata pracował w Azji Środkowej nad irygacją tych suchych pustynnych terenów i sam przekonał się o słuszności kazachskiego przysłowia. Suche obszary, chociażby o najlepszej glebie, nie przynoszą żadnego pożytku, gdyż nawet najdłuższe korzenie nie sięgają wody, bez której nie może egzystować żadna roślina. Inżynier Dawidow długo zastanawiał się nad rozwiązaniem tego „suchego problemu", długo myślał nad tym w jaki sposób można by było nawodnić te wielkie, pustynne obszary i powiększyć obszar życia dla Kazachów.

Jak widać z mapy, obszary pustynne pokrywają się prawie całkowicie z tak zwaną depresją Turańską. Jest to jedna z największych depresji świata. Wielki obszar przylegający do Morza Kaspijskiego leży znacznie niżej poziomu morza. Właśnie owa depresja obszaru pustynnego stała się punktem wyjściowym dla rozwiązania całego zagadnienia.

OBSZAR WIELKICH PRZEMIAN

Na południowy wschód od południowego krańca Uralu rozciąga się obszar wielkich przemian. Na północ od niego płyną ku Oceanowi Lodowatemu dwie, siostrzane, wielkie, syberyjskie rzeki — Ob i Jenisej. Pod względem wielkości dorzecze Ob znajduje się na piątym miejscu w świecie, a Jenisej na siódmym. Gdyby wodę dorzeczy tych dwóch rzek zbierać w ciągu roku do wagonów-cystern, to utworzyłyby



one pociąg o długości około 190 milionów kilometrów — czyli pięciokrotnie dłuższy niż odległość między ziemią a księżycem. Z wód dorzeczy Obu i Jeniseju można by więc było utworzyć wygodny

KANAŁ: ZIEMIA — KSIĘŻYC.

Przyglądnijmy się jednak uważniej mapie, a zauważymy, że pomiędzy rzeką Ubagan, dopływem Obu i rzeką Turgaj, płynącą do Jeziora Aralskiego w zupełnie przeciwnym kierunku, leży niezbyt szeroki blisko 30 kilometrowy korytarz górski, zwany Bramą Turgajską. Inżynier Dawidow postanowił właśnie w tym miejscu przebić kanał, którym wody Obu popłynęłyby na południe, zraszając obficie pustynne obszary. W zamierzchłych czasach, w tym miejscu istniała wąska cieśnina łącząca Morze Syberyjskie z Wielkim Śródziemnym, które ongiś pokrywało obecne Morze Kaspijskie, Czarne i Śródziemne. W planie Dawidowa Brama Turgajska miała obecnie wrócić do swej dawnej funkcji. Przebicie grzbietu górskiego otworzy znów, jak niegdyś, bramę tę dla przepływu wód. Plan Dawidowa przewiduje nie tylko odebranie wód z rzek syberyjskich dla suchego południa, ale posuwa się jeszcze dalej.

ODBUDOWA MORZA SYBERYJSKIEGO

Jeśli na rzece Ob, poniżej miejsca gdzie wpada do niej Irtysz, wzniesie się olbrzymią tamę wysokości 70 metrów, to spiętrzone w ten sposób wody, dojdą aż do Bramy Turgajskiej, tworząc wielkie morze o powierzchni około 250 000 km. kw. a więc równe niemal obszarowi Polski! Będzie to największy na świecie sztuczny zbiornik wody, a nawet spośród naturalnych, śródlądowych basenów wodnych, nowe morze zajmie, po Kaspijskim, drugie miejsce, będąc osiem razy większe od Bajkału. Zatopione przezeń obszary, to pustynne piaski i błota, pozbawione roślinności.

Tak więc powstanie na nowo stare, Syberyjskie Morze.

Brama Turgajska wystawać będzie teraz tylko 50 metrów nad poziom nowego morza i wystarczy jedynie rozbić jej próg, by wody rzek sybirskich popłynęły przez rzekę Turgaj, jezioro Czełkar-Tengiz i przepływając przez pustynię Kara-Kum, dosięgły Jeziora Aralskiego. Po drodze, wody idące kanałem, nawadniać będą przy pomocy systemu irygacyjnego pustynne obszary, zamieniając je w bogaty, kwitnący kraj.

JAK OSŁODZIĆ MORZE ARALSKIE?

Doszliśmy więc wraz z nowym biegiem wód do Jeziora Aralskiego, zwanego też z uwagi na swą wielkość, morzem. Jest to jednak zbiornik wody słonej, nie nadającej się do nawadniania. Jakżeż więc to wielkie jezioro osłodzić? Problem ten został także rozwiązany i to...

BEZ UŻYCIA CUKRU.

Zgromadzenie dużej ilości wód w nowym Morzu Syberyjskim pozwala na zasilenie Jeziora Aralskiego w tak wielkim stopniu, że wody jego wystąpią z brzegów. A tylko tego potrzeba... teren w tym miejscu ma bowiem naturalny spadek ku Morzu Kaspijskiemu, dzięki czemu Jezioro Aralskie uzyska stałe połączenie z tym morzem, a dzięki stałemu przepływowi wód słodkich z sybirskich rzek, szybko pozbędzie się zapasu wód słonych i napełni się słodkimi.

Tak więc wszystkie problemy zostały całkowicie i pomyślnie rozwiązane. W wyniku żmudnej pracy radzieckich inżynierów, dzięki zainteresowaniu i pomocy Generalissimusa Stalina, dzięki opiece partii i rządu powstał jeszcze jeden gigantyczny plan zmiany przyrody, którego realizacja już obecnie postępuje szybko naprzód.

ENERGIA ATOMOWA POMAGA BUDOWAĆ

Wybuch, który swego czasu tak bardzo zaniepokoił amerykańskich imperialistów, nastąpił właśnie przy użyciu energii atomowej do wysadzania progu Bramy Turgajskiej. Podczas gdy amerykańskie ministerstwo wojny zapowiada nowe próby z bombą atomową, w Związku Radzieckim energię atomową używa się już do celów pokojowych, do realizacji gigantycznego planu zmiany przyrody, który przyniesie wiele korzyści państwu i jego obywatelom.

REJS IGARKA - BAKU

Na wielkim szlaku wodnym prowadzącym przez pustynię Kara-Kum powstanie nie tylko rozbudowany system irygacyjny, ale i liczne hydroelektrownie, które wysyłać będą wielkie ilości energii do najdalszych zakątków tego wielkiego obszaru, gdzie budować się będzie nowe, szczęśliwe i radosne życie. Szereg zapór, wybudowanych na poszczególnych progach spadku wód, pozwoli na regulowanie stanu wody na całym wielkim kanale, umożliwiając nawet dowolne przelewanie wody ze zbiorników południowych do północnych i odwrotnie.

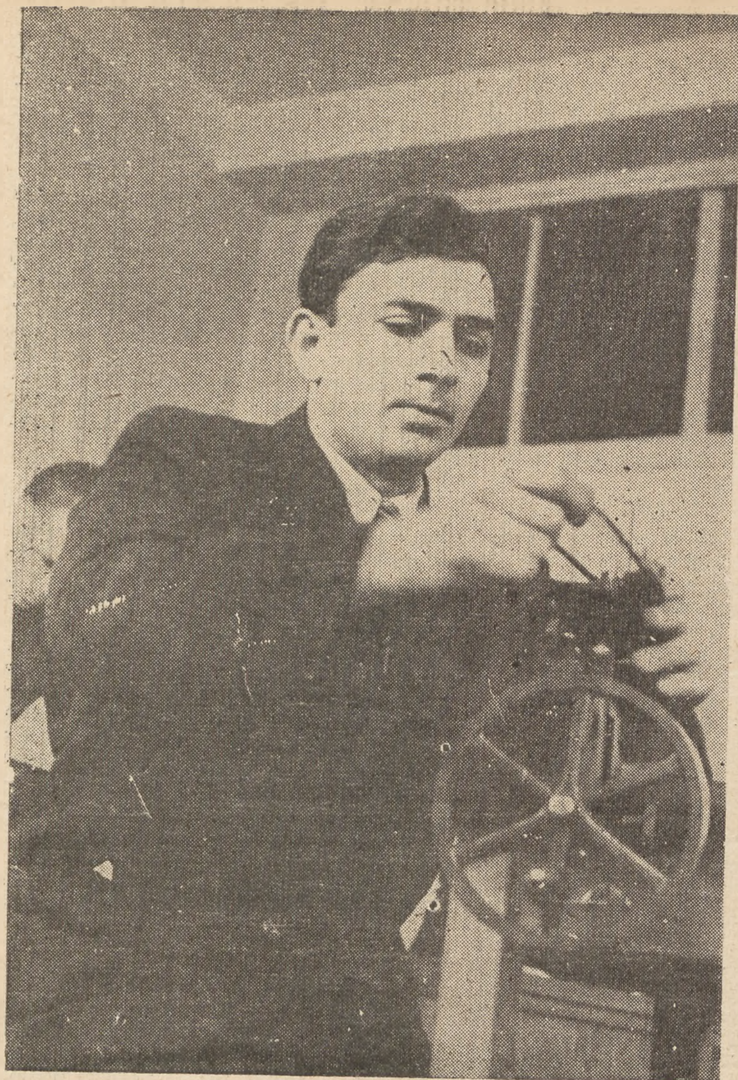
Socjalizm — to epoka w której człowiek przestaje być niewolnikiem przyrody, a zaczyna ją zmieniać dla własnych potrzeb. Radzieccy ludzie już dziś realizują w twórczym wysiłku to hasło, które staje się dla nich rzeczywistością. W gigantycznym wysiłku nad opracowywaniem planu i jego realizacji wzięło udział wielu radzieckich inżynierów i robotników, pracując ofiarnie i z zapałem — z zapałem, który daje jedynie świadomość pracy dla własnego ludu i świadomość zdobywania władzy nad przyrodą.

Niedaleki już czas, kiedy przez kwitnący kraj „Czarnych piasków" — popłyną statki i można będzie wybrać się w daleki, ale jakżeż przyjemny, radosny rejs z portu Oceanu Lodowatego — Igarki, do portu Morza Kaspijskiego — Baku.

JÓZEF WÓJCICKI

MORZE KARSKIE
OB
JENISEJ
URAL
MORZE KASPIJSKIE
MORZE ARALSKIE

Tak mniej więcej w ogólnym i schematycznym ujęciu wygląda „obszar wielkich przemian", który w rezultacie gigantycznego planu radzieckich inżynierów, z pustyni przekształci się w żyzny i kwitnący kraj. Na rysunku zaznaczone zostały miejsca, w których powstaną potężne zbiorniki wodne, tamy oraz hydroelektrownie.



Marian Lewandowski, smarownik dźwigowy z Gdyni podczas rozwiązywania skomplikowanego zadania w gdyńskiej Poradni Zawodowej.

DZWIGOWI NA CENZUROWANYM

K. A. MĘCLEWSKI

Wartość portu morskiego zależna jest nie tylko od jego położenia w stosunku do wielkich, morskich szlaków komunikacyjnych, od długości nabrzeży i głębokości basenów, ale w równej mierze od jego zdolności przeładunkowej, od szybkości, z jaką przybyły statek zostanie opróżniony z towarów lub nimi załadowany, a to z kolei zależne jest od stanu technicznego dźwigów portowych i zdolności ludzi obsługujących dźwigi.

Jeśli przyjrzymy się wydajności pracy poszczególnych dźwigowych stwierdzimy, że cyfry przeładowanych towarów różnią się od siebie bardzo znacznie. Przy wyładowywaniu rudy ze statku jeden dźwigowy przeładowuje 45 t rudy na godzinę: inni 60 t, 70, a nawet 80 ton i więcej. Często młody dźwigowy, pracujący zaledwie kilka miesięcy w porcie, osiąga wyniki kilkakrotnie lepsze od doświadczonego wygi portowego, często stary portowy rutyniarz, który przy pracy na dźwigu „zjadł zęby", po okresie powodzenia obniża swą wydajność, pracuje powoli i niepewnie. Od czego więc zależy sprawność pracy dźwigu, co wywołuje osiąganie pięknych rekordów przeładunkowych we współzawodnictwie i odwrotnie — co jest przyczyną niskiej wydajności dźwigowych, którzy typowani byli na najlepszych i najlepiej się zapowiadali?

Otóż każdy rodzaj pracy wymaga od wykonującego specjalnych właściwości i zdolności. Robotnik murarski musi mieć silne ręce i barki, zegarmistrz zaś musi mieć dobry wzrok i wiedzę techniczną; robotnik portowy musi znać sposoby przeładowywania poszczególnych towarów, dźwigowy zaś... Właśnie: jakie cechy powinien posiadać dobry dźwigowy, w jakim kierunku winien być szkolony?

Ten problem stanął przed polskimi władzami portowymi w całej rozciągłości z chwilą rozpoczęcia walki o wzmożenie szybkości przeładunków w naszych portach i rozpoczęcia współzawodnictwa pracy między portami i zespołami przeładunkowymi. Poczęto skrupulatnie przyglądać się nie tylko cyfrom przeładunków, ale i ludziom, którzy je osiągali. O pomoc zwrócono się do naukowców, konkretnie mówiąc — do Poradni Zawodowej przy Urzędzie Zatrudnienia w Gdyni. Pracujący tam trzej doświadczeni psychologowie — kierownik poradni dr Schwarz, mgr. Grudziński oraz mgr. Radlińska - Skoszkiewicz przygotowali serię zadań różnego rodzaju, które dawano do rozwiązania grupom dźwigowych przysyłanych do Poradni. Zadania te zwane fachowo testami służą do badania inteligencji i zdolności badanego. Pozwalają stwierdzić, czy jest on uważny, czy jest spostrzegawczy, cierpliwy, czy szybko się męczy, czy posiada wyobraźnię lub fantazję, czy potrafi myśleć technicznie samodzielnie itp.

Dźwigowi z portów węglowych Gdańska i Gdyni badani są w Poradni we wtorki i czwartki. W dni te w salach Poradni panuje gwar i wesołość, badania bowiem odbywają się w atmosferze koleżeństwa i swobody. Mgr. Grudziński bada właśnie jednego z dźwigowych. Sadza go za stołem, na którym znajduje się prosta maszynka, składająca się z kilku ruchomych, zębatych kółek. Dźwigowy zapoznaje się z jej działaniem, po czym odwraca się, a mgr. Grudziński rozbiera maszynkę na „drobne" części. Zadanie polega na ponownym złożeniu jej tak, by działała bez zarzutu.

— Jakie cechy powinien posiadać dobry dźwigowy? — pytamy mgr. Grudzińskiego.

— Poza wykształceniem technicznym powinien mieć zdolności techniczne, musi być uważny, spostrzegawczy, winien mieć dobry wzrok, dobrze rozwiniętą wyobraźnię, powinien reagować szybko i pewnie, winien być wreszcie inteligentnym. Tych licznych zalet nie posiada każdy w równym stopniu, często zaś obserwuje się zanik pewnych cech, szczególnie u starszych, spracowanych dźwigowych. Każdy dźwigowy przechodzi w naszej Poradni kolejno przez szereg badań, które wykazują istnienie lub brak właściwości potrzebnych w jego pracy. Początkowo dźwigowi badani są za pomocą kilku prostych przyrządów, później zaś za pomocą kilkudziesięciu prostych i skomplikowanych testów pisemnych, na końcu zaś badani są skrupulatnie przez lekarza.

— Czy przeprowadzane przez Poradnię badania mają praktyczne znaczenie? — pytamy kierownika Poradni dra Schwarza.

— Oczywiście, że praca nasza nie jest oderwana od życia. Dźwigowych, którzy w czasie badań nie wykażą dostatecznych kwalifikacji do tego, by kierować dźwigiem w porcie, na podstawie naszego wniosku skierowuje się do innej pracy, przy czym robotnik otrzymuje takie same wynagrodzenie jakie pobierał w czasie pracy na dźwigu. Bardzo często dzieje się tak nie tylko ku zadowoleniu portu, ale również ku zadowoleniu robotnika, który nie zawsze czuje się na dźwigu pewnie i praca kosztuje go tam zbyt wiele wysiłku.

— Czy zdarzają się ludzie, którzy do tej pracy zdecydowanie się nie nadają?

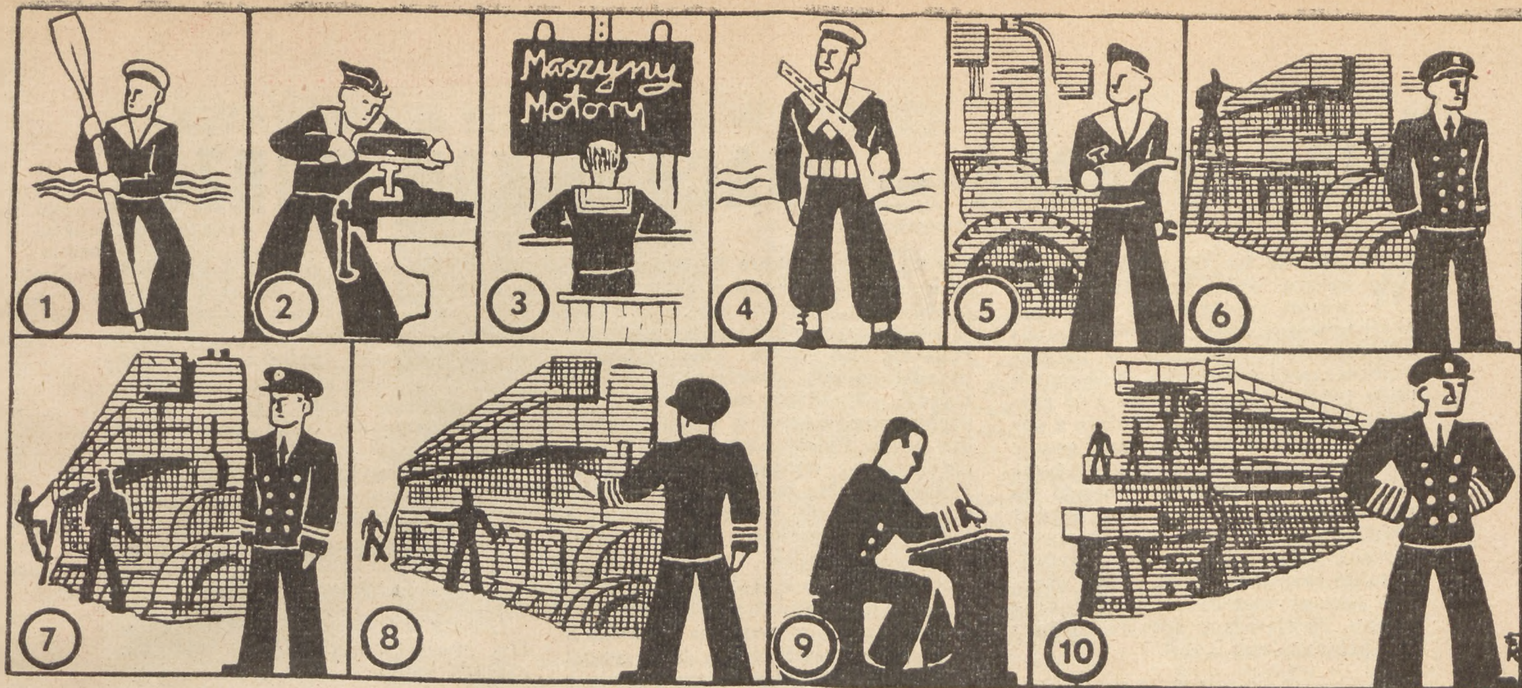
— Owszem. Wiele osób ulega rozmaitym złudzeniom. Niektórym na przykład wydaje się, że nabrzeże nie wytrzyma ciężaru dźwigu i wraz z kabiną wpadną do basenu. Należy przy tym pamiętać, że dźwigowy zamknięty jest w kabinie wysoko nad nabrzeżem. W czasie burzy, kiedy woda w basenie silnie faluje i powoduje kołysanie statku, niektórzy dźwigowi chorują na... morską chorobę, wielu zaś ulega złudzeniu, że to nie statek, a dźwig się chwieje.

— Jak dźwigowi ustosunkowują się do badań?

— Jak najprzychylniej. Jak można zauważyć, wszyscy czują się swobodnie, są w czasie rozwiązywania zadań uśmiechnięci i pogodni. Uzyskanie w badaniach dodatniego wyniku wzmacnia pewność dźwigowego w czasie pracy i w efekcie powiększa jego wydajność. Jak stwierdzają władze portowe, wydajność pracy dźwigowych jest dziś lepsza niż przed wojną. Stało się tak dzięki stałemu szkoleniu dźwigowych i dzięki kierowaniu do tej pracy ludzi odpowiednich. Odpowiedni ludzie mogą we współzawodnictwie osiągać piękne wyniki. Ciekawa rzecz, że dźwigowi z portu gdyńskiego osiągają lepsze wyniki, niż dźwigowi portu gdańskiego. Dzięki pracy Poradni zmniejszyła się znacznie ilość wypadków, dźwigowi bowiem, którzy się do pracy nie nadają, kierowani są do innej roboty. Dalszym zadaniem nas, naukowców, jest współpraca z portem przy ustalaniu norm przeładunkowych, badanie warunków pracy dźwigowych i proponowanie ulepszeń.

Przechodzimy z kolei do sali, którą każdy z nas nazwałby szkolną. Przy niewielkich stolikach, jak kilkuletnie uczniaki, siedzą pochyleni nad zeszytami starzy i młodzi mężczyźni. Siedzą tu rekordziści tacy, jak Anastazy Malinowski, Walenty Batory, Ignacy Sudlapski, siedzą Krefty, Cofty, Woźniakowie, ci, których przechodząc nabrzeżem portowym nawet nie dostrzegamy; zamknięci wysoko w dźwigowych kabinach, z rękoma na kranach wprawnie i szybko przeładowują tony towarów, stanowiące sumę wielomilionowych rocznych obrotów naszych portów morskich.

K. A. MĘCLEWSKI



O KLASACH, KATEGORIACH I KONIACH MECHANICZNYCH

Umówiliśmy się w poprzednim numerze „Morza i Marynarza Polskiego", że po zapoznaniu się z dyplomami oficerów służby nawigacyjnej zajmiemy się z kolei kwalifikacjami oficerów w służbie mechanicznej. Skąd więc wzięły się w tytule jakieś „klasy" i „kategorie" i co wspólnego z dyplomami oficerskimi mają konie mechaniczne, którymi — jak wiadomo — mierzy się moc silników?

Chwilę cierpliwości i zaraz wszystko będzie jasne. Najpierw załatwimy się z „klasami".

W służbie mechanicznej mamy 5 następujących stopni, zaczynając od najniższych:

oficer mechanik okrętowy V klasy
oficer mechanik okrętowy IV klasy
oficer mechanik okrętowy III klasy
oficer mechanik okrętowy II klasy
oficer mechanik okrętowy I klasy

Posiadacze tych stopni zajmują na statkach następujące stanowiska: 1) **kierownika maszyn, czyli starszego mechanika** — zwierzchnika całej załogi maszynowej, odpowiedzialnego za działanie silników głównych i mechanizmów pomocniczych na statku, 2) **zastępcy kierownika maszyn tj. drugiego mechanika, 3) pomocnika kierownika maszyn tj. trzeciego i czwartego mechanika** — którzy pełnią nieprzerwaną służbę wachtową w maszynowni 2 razy na dobę po 4 godziny.

Podobnie jak w służbie nawigacyjnej prawo objęcia każdego z tych stanowisk zależy nie tylko od posiadanego dyplomu, lecz także od rodzaju statku.

W służbie nawigacyjnej statki dzielone były stosownie do zasięgu ich podróży, tj. żeglugi przybrzeżnej, małej i wielkiej oraz rodzaju statku (holownik, towarowy, pasażerski).

W służbie mechanicznej decydujące znaczenie ma moc silnika oraz w pewnej tylko mierze przeznaczenie statku (pasażerski lub inny). Ze względu na moc silnika rozróżnia się w zakresie uprawnień oficerów służby mechanicznej 5 kategorii statków:

I kategoria — parowce o mocy maszyn ponad 4 000 KM i motorowce z silnikami ponad 2 300 KM; II kategoria — parowce o mocy maszyn 1 300—4 600 KM i motorowce z silnikami 800—2 300 KM; III kategoria — parowce o mocy maszyn 800—1 300 KM i motorowce z silnikami 500—800 KM; IV kategoria — parowce o mocy maszyn 300—800 KM oraz motorowce z silnikami 150—500 KM; V kategoria — parowce o mocy maszyn poniżej 300 KM i motorowce o mocy silnika do 150 KM.

Wyjaśniło się więc, skąd w tytule słowo „kategorie". Można by jednak zadać pytanie, czym to maszyna o mocy np. 4 000 KM tak się różni od maszyny o mocy np. 4 001 KM, że aż powoduje zaliczenie statku do innej kategorii. Otóż nie różni się zasadniczo niczym, ale liczba 4 000 KM dla maszyn okrętowych jest pewnym progiem. Maszyny przekraczające tę moc podobnie jak motory ponad 2 300 KM spotyka się tylko na największych statkach o zasięgu oceanicznym.

Pozostałe „progi" są też tak dobrane, że wydzielają średnie statki o zasięgu europejskim, mniejsze stosowane przeważnie w żegludze małej, zupełnie małe nie wychylające się za Bałtyk i wreszcie — jednostki portowe i przybrzeżne.

Oficerem mechanikiem okrętowym V klasy może zostać każdy marynarz, który posiada co najmniej 60 miesięcy praktyki przy obsłudze maszyn okrętowych, z czego 24 miesiące na stoczni lub w warsztatach, a 36 miesięcy w żegludze na statkach. Musi on złożyć egzamin, do którego przygotowują odbywające się corocznie paromiesięczne kursy. Uzyskawszy dyplom, może być kierownikiem maszyn na statkach V kat., zastępcą kierownika na statkach IV kategorii, pomocnikiem na statkach III kategorii, lub asystentem*) na pozostałych.

Do uzyskania dyplomu **mechanika IV kl.** prowadzą dwie drogi: albo przez posiadanie poprzedniego dyplomu, odbycie dalszej praktyki 24 miesięcy przy obsłudze maszyn na statkach, w tym co najmniej 12 m-cy na stanowisku pomocnika oraz złożenie egzaminu, albo przez ukończenie Wydziału Mechanicznego Państwowej Szkoły Morskiej i wykazanie się praktyką 30 miesięcy, z tego 18 -mcy na statkach, a 12 m-cy w warsztatach lub na stoczni. Stopień ten uprawnia do objęcia stanowiska kierownika maszyn na statkach towarowych IV kategorii, a pasażerskich V kategorii, zastępcy — na statkach towarowych III kategorii lub pasażerskich IV kat., pomocnika — na statkach II kat. i asystenta na statkach I kat.

Dyplom oficera mechanika okrętowego III kl. otrzymuje mechanik IV kl. automatycznie, skoro odbędzie 24 m-ce praktyki oficerskiej po otrzymaniu poprzedniego dyplomu. Jego uprawnienia rozszerzają się na statki, należące do następnych kategorii.

Po dalszych 24 miesiącach praktyki oficerskiej w stopniu mechanika III kl. oraz złożeniu egzaminów — można uzyskać dyplom **oficera mechanika okrętowego II kl.**, który uprawnia do pełnienia funkcji kierownika maszyn na statkach II kat. towarowych i pasażerskich, zastępcy i pomocnika — na wszystkich statkach.

Wreszcie szczytem kariery jest stopień **oficera mechanika okrętowego I klasy**, uprawniający do kierowania maszynami wszystkich statków bez ograniczeń.

Stopień ten osiąga mechanik II kl. po ukończeniu specjalnego kursu „inżynierskiego" na mechaników I kl. i odbyciu praktyki 24 miesięcy od chwili otrzymania swojego dyplomu.

Mogliśmy zauważyć, że w zakresie służby mechanicznej podobnie jak nawigacyjnej ustawodawstwo polskie otwiera drogę awansu do najwyższych stopni dla każdego marynarza bez względu na cenzus wykształcenia ogólnego. Jedynym warunkiem jest wykazanie się odpowiednią praktyką i zdanie egzaminów, do których przygotowują kursy, dostępne dla każdego marynarza.

Stanowiska oficerskie na statkach handlowych mogą także zajmować oficerowie i podoficerowie Marynarki Wojennej, posiadający odpowiednią praktykę.

Nadawanie stopni kapitana żeglugi wielkiej i mechanika I kl. przysługuje Ministrowi Żeglugi, a pozostałych — Dyrektorowi Urzędu Morskiego, w obu wypadkach na wniosek komisji kwalifikacyjnej, która sprawdza czasokres praktyki.

SEL

*) Pomagającym oficerowi w czasie wachty, ale nie uprawnionym do samodzielnego pełnienia służby.

Objaśnienie rysunku

1. 15 lat... kandydat na mechanika okrętowego, uczęszczający do Liceum Mechanicznego I st., szkoli się jednocześnie w Kole Młodzieżowym Ligi Morskiej (dawne Koło Przysposobienia Marynarskiego SP)...
2. 16 lat... po dostaniu się do Szkoły Jungów na wydz. mech. przechodzi wstępne przeszkolenie, kładące nacisk na praktykę...
3. 17 i 18 lat... w ciągu 2-letniego kursu zdobywa wiadomości teoretyczne w Państw. Szkole Morskiej w Gdyni...
4. 19 lat... z kolei trzeba odbyć służbę wojskową w Marynarce Wojennej.
5. 20 i 21 lat... pracę na statkach rozpoczyna od stanowiska asystenta, aby po 30 miesiącach praktyki dostać dyplom mechanika IV kl.

6.–7. 22 i 23 oraz 24 i 25 lat... awans do stopnia mechanika III kl. i II kl. pozwala na zajmowanie coraz odpowiedzialniejszych stanowisk...

8. 26 i 27 lat... mając dyplom mechanika II kl. można być kierownikiem maszyn dużego statku...
9. 28 lat... przed otrzymaniem najwyższego dyplomu trzeba się jeszcze uczyć...
10. 29 lat... mechanik I kl. może kierować największymi maszynami.

LIGA MORSKA — PRACOWNIKOM MORZA

Wydawać by się mogło, że jest rzeczą dość spóźnioną omawianie w numerze lutowym akcji noworocznej, która swój punkt kulminacyjny osiągnęła w początkach stycznia bież. roku. Mniemanie takie byłoby jednak mylne a to głównie z tego powodu, iż dopiero z pewnej odległości czasu można ocenić przeprowadzoną akcję, podsumować jej wyniki i wyciągnąć wnioski na przyszłość. Z drugiej zaś strony ostatnia akcja noworoczna zorganizowana przez Ligę Morską przybrała takie rozmiary, że do chwili obecnej jeszcze nadchodzą meldunki z terenu, zawierające sprawozdania z przeprowadzonej akcji.

Rozporządzając dziś obfitym materiałem sprawozdawczym, możemy śmiało stwierdzić, że ostatnia akcja noworoczna stała się wymownym dowodem, iż więzy łączące społeczeństwo z Marynarką Wojenną i Handlową stają się z każdym dniem coraz mocniejsze. Trudna i ciężka ale owocna praca polskiego marynarza znajduje pełne zrozumienie wśród szerokich rzesz naszego społeczeństwa.

W chwili gdy oderwani od domów i rodzin — marynarze i oficerowie Ludowej Marynarki Wojennej strzegą pilnie pokojowej pracy Wybrzeża, gdy załogi statków handlowych i rybackich przebywają z dala od ojczystego wybrzeża pracując dla dobra ludowej Ojczyzny, mogą być oni pewni, że serca i uczucia całego narodu są z nimi.

Wyrazem tego zrozumienia a zarazem i troskliwej opieki społeczeństwa nad polskimi marynarzami były zarówno uroczystości, które odbyły się w Marynarce Wojennej, Handlowej i ośrodkach rybackich przy współudziale przedstawicieli Ligi Morskiej, jak i ofiarność społeczeństwa całego kraju. Do Zarządu Głównego Ligi Morskiej bezustannie wpływały liczne podarki, książki, serdeczne listy z pozdrowieniami dla marynarzy, a nieraz i pokaźne sumy pieniężne zebrane przez członków LM na zakup podarków.

Podarunki te zostały wręczone następnie marynarzom i rybakom oraz przekazane świetlicom w czasie zorganizowanych uroczystości noworocznych.

Szczególnie uroczyście odbyło się wręczenie podarunków w jednym z garnizonów Mar. Woj., na które przybyli: Prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej min. Salcewicz, Dowódca Mar. Woj. i jego zastępca, przedstawiciele społeczeństwa: ob. Simko — górnik z kopalni „Prezydent" oraz przodownice pracy: ob. ob. Serdakowska, Paczkowska i in.

Uroczystość zagaił kmdr ppor. Nadelwicz podkreślając znaczenie coraz bardziej zacieśniających się więzi przyjaźni między społeczeństwem a odrodzonym Wojskiem Polskim — robotnikami i chłopami w mundurach. Z kolei min. Salcewicz w serdecznych słowach powitał marynarzy, po czym głos zabierali przedstawiciele poszczególnych delegacji, składając marynarzom życzenia pomyślności w pracy i nauce dla dobra Polski Ludowej. W części artystycznej wystąpiły zespoły marynarskie. Na zakończenie uroczystości nastąpiło wręczenie upominków indywidualnych oraz zbiorowych dla świetlic.

Podobne uroczystości odbyły się i w innych jednostkach Marynarki Wojennej jak również w ośrodkach rybackich i świetlicach Marynarki Handlowej. Nie zapomniano także o szkołach morskich, robotnikach stoczniowych i portowych.

Poszczególne ogniwa terenowe LM wykazały w tegorocznej akcji z okazji Nowego Roku wiele inicjatywy oraz ofiarności. Ogółem do Zarządu Głównego Ligi Morskiej wpłynęło około 1 500 000 zł, oraz szereg upominków.

Za otrzymane pieniądze Zarząd Główny Ligi Morskiej zakupił sześć aparatów radiowych, 10 biblioteczek, 30 kompletów sportowych, 3 teczki skórzane, 20 piór wiecznych, 21 portfeli, a ponadto albumy, gry świetlicowe, zapalniczki, papierośnice, słodycze, papierosy itp. Ufundowane upominki zostały wręczone marynarzom, rybakom lub też przekazane świetlicom.

Reasumując, należy stwierdzić, że zorganizowana w tym roku przez Ligę Morską Akcja Noworoczna przyczyniła się do jeszcze większego wzmocnienia więzów przyjaźni, łączących społeczeństwo z pracownikami morza.

A oto parę charakterystycznych listów, nadesłanych z okazji Nowego Roku.

Do Szkoły Marynarki Wojennej.

Przesyłam najserdeczniejsze życzenia wszelkich pomyślności i dalszej owocnej pracy na drodze do pełnego rozwoju naszej potęgi morskiej ku utrwaleniu niepodległości naszej ukochanej Ojczyzny w oparciu o niezwyciężoną Armię Związku Radzieckiego pod dowództwem obrońcy pokoju i mas pracujących Generalissimusa Józefa Stalina.

Halina Leffler, Kraków.

Kochani Marynarze!

Z okazji Nowego Roku zasyłam Wam najserdeczniejsze pozdrowienia i życzę Wam abyście dzielnie strzegli polskich granic na wybrzeżu, które dzięki pomocy ZSRR otrzymaliśmy po drugiej Wojnie Światowej. Ślę Wam najserdeczniejsze życzenia.

Zenon Kwaśny.

Do pracowników Stoczni Gdańskiej!

Z okazji nadchodzącego Nowego Roku zasyłam wszystkim pracownikom Stoczni Gdańskiej serdeczne życzenia w imieniu Kółka Ligi Morskiej w naszej szkole. Jesteśmy niezmiernie wdzięczni wszystkim prac-wnikom a w szczególności przodownikom za ich ofiarną pracę przy budowie nowej Socjalistycznej Polski. Przez Waszą pracę stajemy się coraz mocniejszym państwem pod względem gospodarczym i politycznym. Pozdrawiamy Was i życzymy dalszej owocnej pracy dla Polski Ludowej.

Raczyński Janusz, ucz. Kl. 7b

Do świetlicy rybackiej!

Drodzy Przyjaciele! Jako członkini Ligi Morskiej interesuję się sprawami naszego morza i jego wybrzeża, które wywalczyli nam nasi bohaterscy żołnierze u boku Armii Radzieckiej. Wiem, że praca rybaków jest pracą ciężką, że wymaga wiele siły, odwagi i zdolności. Wszyscy w Krakowie podziwiamy Was bardzo i cenimy Waszą pracę wysoko. Często też rozmawiamy o Was. Zapewniam Was, że jesteście zawsze bliscy naszym sercom, że kochamy Was i łączymy się z Wami we wspólnym trudzie budowania naszej Ludowej Ojczyzny. Niech 1950 rok przyniesie Wam obfite połowy przy dobrej pogodzie, by ryb starczyło nie tylko dla Polski, ale i na eksport, który wzbogaci naszą narodową gospodarkę.

Torońska Danuta, uczennica.

Do przodowników pracy na statku „Sołdek"

Najserdeczniejsze życzenia przesyłam Wam z okazji Nowego Roku. Życzę Wam owocnej i szczęśliwej pracy w służbie naszej Ojczyzny Polski Ludowej. Niech żyje Polska Marynarka!.

Bernardyński Adam, kl. 7 a.

Kochani Marynarze M/S „Batory"!

Z okazji akcji Noworocznej przesyłam Wam kochani marynarze serdeczne pozdrowienia. Zdaję sobie sprawę, jak ciężką pracę wykonują marynarze. W szkole naszej już dawno jest założone „Koło Ligi Morskiej", do której ja należę i żywo interesuję się naszym polskim morzem. Cieszymy się bardzo, że nasza Polska Marynarka rośnie z każdym dniem, a wraz z nią potęga Polski Ludowej.

Jeszcze raz załączam serdeczne pozdrowienia Świąteczne i uścisk dłoni.

Gregorasz Zdzisława, uczennica.

*

Poprzestając z braku miejsca na przytoczeniu treści jedynie kilku spośród setek innych listów, trudno byłoby powstrzymać się od podkreślenia faktu, iż korespondencja ta staje się jednym z silniejszych ogniw wiążących społeczeństwo, a szczególnie młodzież z ludźmi morza. Dlatego też należy wyrazić nadzieję, że wszelkie przesłane listy nie zostaną bez odpowiedzi ze strony odbiorców.

PRZEGLĄD MORSKI Nr 12

KWARTALNIK MARYNARKI WOJENNEJ

Oto znowu na półkach księgarskich ukazała się, dobrze znana marynarzom — granatowa okładka „Przeglądu Morskiego". Podobnie jak poprzednie, również i 12 numer kwartalnika zredagowany został sumiennie, fachowo i rzetelnie, choć nie pozbawiony jest tym razem pewnych braków. Ale zanim do tego dojdziemy — weźmy do rąk 12 numer „Przeglądu Morskiego", obejmujący swym zakresem ostatni kwartał ub. r. i zamykający zarazem trzeci rok istnienia tego pisma w służbie odrodzonej Mar. Woj.

Zgodnie z tradycją — o czym już niejednokrotnie mieliśmy przyjemność pisać — również i obecny numer kwartalnika wydany został w pięknej szacie graficznej.

Bogato ilustrowany, 130-stronicowy numer pisma otwiera źródłowy artykuł Sławomira Siereckiego o Stalinie, jako wodzu, nauczycielu i budowniczym Radzieckich Sił Zbrojnych na morzu. Artykuł ten, napisany z okazji 70 rocznicy urodzin Generalissimusa Stalina, stanowi pierwszą tego rodzaju publikację w polskim piśmiennictwie morskim. Również i następny artykuł poświęcony został omówieniu roli Stalina, jako wybitnego znawcy spraw wojenno - morskich. Autor artykułu — Józef Sierawa — postawił przed sobą ambitne zadanie wyszukania w dziełach Józefa Stalina tych fragmentów, które pośrednio lub bezpośrednio poruszałyby zagadnienia Marynarki Wojennej. Autor artykułu spełnił to zadanie jedynie częściowo. Ograniczył się on bowiem do przedstawienia działalności Stalina jedynie w okresie walk z kontrrewolucją i to tylko na odcinku frontu piotrogrodzkiego w okresie od maja do lipca 1919 r., pomijając szereg innych zagadnień, rozpracowanych przez Stalina w jego dziełach, a dotyczących właśnie marynarki wojennej. Tym niemniej wdzięczni jesteśmy autorowi artykułu za zrobienie pierwszego kroku na drodze do dalszego studiowania zagadnień morskich w dziełach Józefa Stalina.

Z innych prac, zamieszczonych na łamach ostatniego numeru, na uwagę zasługuje artykuł poświęcony osobie i życiu Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego, zamieszczony z okazji objęcia przez niego stanowiska Ministra Obrony Narodowej, oraz dwie prace na temat działalności Floty Bałtyckiej, z których pierwsza omawia rolę Radzieckiej Marynarki Wojennej na Bałtyku w okresie Rewolucji Październikowej, druga zaś udział Floty Bałtyckiej w ofensywnych operacjach Radzieckich Sił Zbrojnych w minionej wojnie.

Osobne słowa uznania należą się redakcji za stałe popu-



laryzowanie na łamach pisma prac znakomitego uczonego rosyjskiego i budowniczego floty, Akademika ZSRR — Aleksego Kryłowa. Zadania tego podjął się W. Styryjczyk, którego rzetelne i wnikliwe tłumaczenie prac wielkiego uczonego stało się jedną z najsilniejszych pozycji „Przeglądu Morskiego". Zamieszczony na łamach ostatniego numeru fragment wspomnień Kryłowa, zatytułowany „Z doświadczeń przewodniczącego komisji nadzorczej budowy okrętów" ustępuje jednak tematycznie poprzednim odcinkom, chociaż opracowany został przez Styryjczyka z charakterystycznym dla niego zacięciem wyborowego tłumacza.

Niezwykle cennym i interesującym artykułem jest dalszy ciąg znakomitej pracy radzieckiego publicysty Jeremiejewa pt. „Podsumowania niektórych operacji krążowniczych byłej floty niemieckiej w okresie II Wojny Światowej" w tłumaczeniu kmdr S. Mieszkowskiego. Autor artykułu omawia szczegółowo operacje krążownicze „kieszonkowego" pancernika „Admiral Graf von Spee", opisując całość operacji i podsumowując wyciągnięte wnioski.

Dział techniczny — to obszerny, źródłowy i bogato ilustrowany artykuł kmdr ppor. Lecha Kobylińskiego „O turbinach spalinowych i ich zastosowaniu do napędu okrętów", oraz druga część artykułu por. mar. Zbigniewa Hornunga pt. „Ogólne uwagi o badaniu smarów".

Starannie opracowany numer zamykają obszerny „Przegląd Prasy" i bogata „Kronika".

A teraz kilka słów o brakach. Jest ich co prawda niewiele, ale są to braki, które należałoby jak najszybciej usunąć, tym bardziej, że dotyczą one nie tylko ostatniego numeru pisma.

Mamy tu na myśli przede wszystkim zbyt wąski zespół piszących, szczególnie zaś oficerów Marynarki Wojennej. Świadczy to z jednej strony o poważnych trudnościach jakie napotyka redakcja na drodze zmontowania szerszego grona współpracowników, z drugiej zaś strony o braku należytego zainteresowania się pismem ze strony oficerów w jednostkach. Redakcja powinna pamiętać, że szeroka baza piszących — to pierwszy warunek powodzenia. Zbudowanie takiej bazy nie należy do rzeczy łatwych i trwa zazwyczaj latami, ale też nie jest rzeczą, która by była niemożliwa.

Drugie niedociągnięcie — to prawie zupełny brak artykułów poświęconych zagadnieniom naszej odrodzonej Marynarki Wojennej. Należałoby w przyszłości w większym niż dotąd stopniu uwzględniać artykuły o tematyce związanej z aktualnymi zagadnieniami szkoleniowymi i technicznymi naszej marynarki, opierając je na bogatych doświadczeniach marynarki radzieckiej.

Warto by również pomyśleć o wprowadzeniu od czasu do czasu na łamy „Przeglądu Morskiego" jeszcze jednego działu — poświęconego walce ludów kolonialnych i półkolonialnych o swe polityczne i społeczne wyzwolenie, a prowadzonej przeciwko anglo-amerykańskiemu imperializmowi. To nic, że sprawy Vietnamu, Indonezji lub Chin nie mają na pozór nic wspólnego ze sprawami morskimi. Weźmy jednak do rąk roczniki starych, przedwojennych „Przeglądów Morskich", a zobaczymy, ile miejsca poświęcano tam stale problemom kolonialnym, ile farby drukarskiej zużyto, aby usprawiedliwić kolonialnych grabieżców spod znaku brytyjskiego lwa, Wuja Sama lub francuskiej Marianny, aby udowodnić, że miejsce Polski znajduje się właśnie po stronie krajów hołdujących uciskowi i przemocy w stosunku do ludów kolonialnych.

Zadaniem „Przeglądu Morskiego" jest obalić pozostałości owych twierdzeń, które tu i ówdzie przetrwały do dnia dzisiejszego i pokazać właściwe oblicze imperializmu kolonialnego, tym bardziej, iż zagadnienia te tak ściśle wiążą się z problemami mórz.

I dlatego dobrze by było, aby na łamach niektórych numerów „Przeglądu Morskiego", w osobnej rubryce „Na frontach walki o wolność" zaczęły się od czasu do czasu ukazywać artykuły o walce i zwycięstwach ludu chińskiego, o walce prostych ludzi w Vietnamie, Burmie lub Indonezji.

U progu nowego, czwartego roku istnienia „Przeglądu Morskiego" — życzymy mu, aby spełniał on, tak jak dotąd, zaszczytne zadanie popularyzowania spraw morskich wśród szerokich rzesz społeczeństwa polskiego, popularyzowania naszej floty wojennej i Odrodzonej, Ludowej Marynarki. Zespołowi redakcyjnemu życzymy dalszych sukcesów na tej drodze.

R E D A K C J A

Odpowiedzi Redakcji

Winiarski Ryszard — Zabrze — Niestety „chroniczna" — jak piszecie — skłonność do choroby morskiej może utrudnić, a nawet wręcz uniemożliwić karierę marynarską. Radzimy jednak najpierw wypróbować swój organizm na morzu, gdyż wrażenia z huśtawek są zupełnie odmienne niż kołysanie na morzu. Dziękujemy za bardzo miły list oraz pozdrowienia.

Bartczak Kazimierz — Opole — ORP „Iskra" przebywał przez całą wojnę w Gibraltarze, gdzie służył jako baza mieszkalna dla załóg brytyjskich ścigaczy. O szczegółach, dotyczących dziejów tego okrętu dowiecie się z pierwszego odcinka z cyklu reportaży pt. „Pod żaglami „Iskry" w Nr 9 naszego pisma. Dziękujemy za życzenia.

Kubiczak S. — Lubartów — Daltonizm wyklucza przyjęcie do Państwowej Szkoły Morskiej. Jeden węzeł, czyli mila morska na godzinę = 1.852 metrom, natomiast angielska mila lądowa wynosi 1.609 metrów. Dziękujemy za życzenia i serdecznie pozdrawiamy.

Jordan Mieczysław — Łódź, Jerzy Szunejko — Lubraniec — Roczników „Gazety Morskiej" redakcja nasza nie posiada. W sprawie uzupełnienia roczników „M. M.P.", brakującymi Wam numerami, prosimy zwrócić się do Centralnego Kolportażu, Warszawa, ul. Nowowiejska 31.

Zaborski Jerzy — Kalisz — Odpowiadamy kolejno na Wasze pytania: 1) BRT — skrót: Brutto Register Ton; tona rejestrowa = 2,83 metra sześciennego. Mierzy się nią pojemność wnętrza statku, przy czym miara **brutto** (BRT) określa pojemność wszystkich przestrzeni zamkniętych całego statku, natomiast miarą **netto** (NRT) obejmuje się objętość przestrzeni, które mogą być wykorzystane jedynie dla celów handlowych jak np. ładownie, pomieszczenia dla pasażerów — a zatem bez przestrzeni zajętych na maszynownie, bunkry, pomieszczenia załóg itp. 2) Awanport jest to część obszaru wodnego pomiędzy falochronem zewnętrznym portu, a poszczególnymi basenami i kanałami portowymi. 3) Pilot portowy — to pracownik Kapitanatu Portu, kierujący statkami wprowadzanymi i wyprowadzanymi z portu wzgl. przeprowadzanymi przez ciasne, trudne przejścia. W większości portów świata obowiązuje przepis brania pilota ze względu na porządek i bezpieczeństwo żeglugi. 4) S/s — Steam Ship — statek parowy; M/s — Motor Ship — statek motorowy. Są to skróty, umieszczane zwykle przed nazwą statku dla określenia napędu danego statku. 5) Tranzyt — transport towarów wzgl. pasażerów obcego państwa przez własny teren bez potrzeby załatwiania normalnych formalności celnych. 6) Sieci zagrodowe są to potężne sieci stalowe, stawiane podczas wojny przed wejściami do portów oraz w innych ważnych przejściach w tym celu aby uniemożliwić nieprzyjacielskim okrętom podwodnym wtargnięcie na własne wody. 7) Drobnicą nazywamy różnorodne towary, przewożone na statkach w opakowaniu (workach, skrzyniach, beczkach, belach, kartonach itp.) względnie w sztukach. Przeciwieństwo drobnicy stanowią towary masowe, przewożone bez opakowania i najczęściej w jednolitych ładunkach jak np. węgiel, ruda, zboże luzem, złom itp. 8) Słowo „wrąg" jest nam nieznane. Sądzimy, że jest to błędny dopełniacz liczby mnogiej od słowa „wręga" inaczej żebro statku.

Dziekujemy za słowa uznania i przesyłamy wzajemne pozdrowienia.

Pracki Zb. — Złotów — Tak jest. Siłę wiatru oraz stan morza (wysokość i rodzaj fali) określa się wg skali Beauforta.

OD REDAKCJI

W uzupełnieniu wiadomości, udzielonej w Nr 12 — 1949 Ob. **Myśliwcowi Czesławowi** informujemy: że ORP „Kaszub" zatonął w kwietniu 1926 roku po wyjściu z doku suchego w Gdańsku, natomiast ORP „Mazur" został zatopiony przy basenie Nr 9 na Oksywiu we wrześniu 1939 r.

SPIŻARNIA NA DNIE MORZA

Po zakończeniu ostatniej wojny, morza zaroiły się od ekip ratowniczych, które przystąpiły do wydobywania zatopionych w czasie działań wojennych statków i okrętów. Niejednokrotnie przystępowano do trudnych i skomplikowanych prac w nadziei wydobycia niecodziennych skarbów. Przy okazji wydobywania zatopionych statków poczyniono wiele interesujących spostrzeżeń. Stwierdzono m. in., iż dno morskie posiada wszelkie cechy doskonałej spiżarni. W jednym z zatopionych statków znaleziono np. ładunek mięsa i mąki, które mimo, iż nie były zapuszkowane, były zdatne do spożycia. Słona woda morska doskonale zakonserwowała mięso, zaś znajdująca się w workach mąka została uratowana dzięki wytworzeniu się skorupy z ciasta, powstałego przez zetknięcie się mąki z wodą. Wewnątrz skorupy znajdowała się mąka doskonale nadająca się do zużycia.

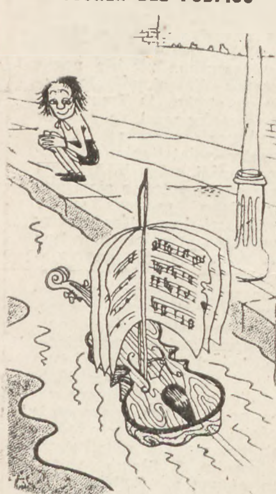
Wieloryb rozwija szybkość ponad 30 kilometrów na godzinę, rekin do 40 km/godz., delfin około 60 km/godz., tuńczyk — 80 km/godz. a miecznik ponad 100 km godz.

POJEDYNEK NA SŁOWA

W opisach podróżników, przybywających do krainy lodów spotykamy często opisy ciekawych „zwyczajów". Otóż Eskimosi wszelkie nieporozumienia między sobą likwidują nie za pomocą broni czy procesu, lecz na drodze „słownego pojedynku".

„Walka" odbywa się na placu pośród namiotów. Przeciwnicy przygotowują liczne piosenki, w których wykpiwają się wzajemnie, wyliczając wykroczenia, przywary i wady. Zwycięzcą zostaje ten który ostatni zdołał wywołać śmiech u zgromadzonych na placu mieszkańców osady, rozstrzygających tę bezkrwawą walkę bezpośrednią reakcją na popisy. Zwyciężony i wykpiony przeciwnik musi opuścić wtedy osadę i przenieść się w inne okolice.

RYSUNEK BEZ PODPISU





No i poznaj tu świat...

Tym razem zdenerwowałem się już na serio, a czuję, że gdyby tak jeszcze trochę, to albo dostałbym apopleksji, albo zapalenia wyrostka robaczkowego, albo też do końca życia cierpiałbym na chroniczny brak apetytu na konsumowanie wszelkich wiadomości publikowanych w rubryce pn. „Czy wiecie, że" bez względu na to w jakim piśmie byłaby ona zamieszczona.

Wszystkiemu oczywiście winna jest moja ciekawość, którą za moich młodych czasów nazywano, nie wiem dlaczego, „pierwszym stopniem do piekła".

Otóż do rąk moich trafił niedawno zeszyt 7—9 (1949) „popularno-naukowego (?) miesięcznika geograficznego", wychodzącego pod interesującym tytułem „Poznaj Świat", a wydawanego przez Polskie Towarzystwo Geograficzne.

Z zainteresowaniem więc przeglądnąłem egzemplarz tego pisma, nieco dłużej zatrzymując się na stroniczce 136, noszącej nazwę: „czy wiecie, że?".

I czy wiecie, że na jednej małej stroniczce geograficznego pisma znalazłem szereg „byków" geograficznych, za tzw. strzelenie których można by uczniowi czwartego oddziału szkoły podstawowej z powodzeniem wlepić murowaną pałę.

Z tych to wiadomostek z przerażeniem dowiedziałem się np., że Kanał Sueski ma obecnie 1650 km, podczas, gdy jeszcze na sekundę przed przeczytaniem tej rewelacji gotów byłem przysiąc, że kanał ten jest długi zaledwie na 165 km. W dodatku zawsze byłem zdania, że dalsze przedłużanie go jest zupełnie niepotrzebną pracą, chociażby ze względu na to, że musiano by rozkopywać Morze Śródziemne i Czerwone, co poza tym, że jest dość trudne, w ogóle nie miałoby żadnego sensu.

Tak więc z geografii można powiedzieć — niedostatecznie.

Może więc z rachunkami będzie lepiej? Ano zobaczymy, w/g podanej informacji przez Kanał Sueski przepływa rocznie 6000 statków o łącznej pojemności 25 miliardów ton. Bądźmy ciekawi i zastanówmy się ile przeciętnie ton pojemności posiada każdy z 6000 statków, przepływających (rocznie) przez kanał. W tym celu jak wiadomo 25 miliardów dzielimy przez 6 tysięcy i ze zgrozą dowiadujemy się, że przeciętna pojemność każdego statku wynosi po zaokrągleniu 4 miliony ton!

Takie to monstra proszę ja państwa pływają sobie po Kanale Sueskim, a my o tym nawet nic nie wiemy. Wiemy zato, co innego a mianowicie, że nasz największy transatlantyk „Batory" ma zaledwie nieco powyżej 14.000 ton i wiemy też że statku o pojemności 4 milionów ton nie zdołaliby wybudować nawet redaktorzy interesującego skądinąd czasopisma „Poznaj Świat".

I jeszcze jedna ciekawostka.

Według tej samej notatki z nieszczęsnej rubryki: „czy wiecie, że" — podobno, rzekomo jakoby za czasów Ramzesa II istnieć miał kanał łączący odnogę Nilu z Morzem Śródziemnym.

Diabli wiedzą kto wpadł na niezbyt mądry pomysł kopania takiego kanału skoro i tak wszystkie odnogi Nilu pierwszorzędnie łączą się z Morzem Śródziemnym ku obopólnemu zresztą zadowoleniu.

Mam wrażenie, że chyba wystarczy jak na jedną stroniczkę. Przyznam się, że do innych artykułów do tego stopnia straciłem zaufanie, że hasło: „Poznaj Świat" przestało być dla mnie ponętne i atrakcyjne.

Bo jak tu zresztą poznać świat, kiedy nawet nie wiadomo czy taki za przeproszeniem Kanał Sueski do jutra jeszcze ze dwa razy nie zmieni swej długości... (bis)

Konia z rzędem...



...ofiaruje Redakcja Z.B.G. tym wszystkim Czytelnikom, którzy zgadną, co przedstawia powyższy rysunek. Dla ułatwienia zadania podajemy, iż rysunek ten został zamieszczony w jednym z dzienników a podpis pod nim sugerował, że ma on przedstawiać rzekomo torpedowiec na chwilę przed zatonięciem Za najdowcipniejszą odpowiedź, co w rzeczywistości rysunek przedstawia, Redakcja ZBG oprócz konia z rzędem ofiarowuje wartościową książkę wraz z okładką.

Największe głębiny oceaniczne stwierdzono do chwili obecnej na Oceanie Spokojnym w okolicach Filipin, (9.788 m) i w pobliżu Wysp Karolińskich (9.636 m). Największą głębokość Oceanu Atlantyckiego zanotowano przy wyspie Porto-Rico (Antylle)— 8.526 m. Ocean Indyjski w największych swych głębokościach nie przekracza 7.000 m. Największe głębokości Morza Śródziemnego wynoszą 4.000 m, a głębokości Północnego Oceanu Lodowatego — 3.900 m.

Z JEDNEGO DELFINA...

...otrzymuje się wiele pożytecznych składników. Tłuszcz jego stosowany jest w medycynie i technice, płetwy i ogon służą do wyrobu klejów, z wątroby wyrabia się smaczne i pożywne konserwy, szpik zas jest poszukiwany przez... zegarmistrzów, którzy twierdzą, że jest on najlepszym smarem do mechanizmów zegarowych.

„DIABEŁ MORSKI"

Rybacy władywostockiego kombinatu, którzy wypłynęli na Zatokę Amurską, wyłowili nieznaną w tych okolicach rybę o krótkim tułowiu i olbrzymiej płaskiej głowie, usianej kolcami. Niezwykłą rybę przekazano do muzeum. Okazało się, że jest to rzadki okaz głębinowej żabnicy (Lophius piscatorius) — drapieżnej ryby, tak zwanego „diabła morskiego". Fosforyzujący wyrostek na jej głowie stanowi przynętę dla drobnych rybek, na które „diabeł morski" czatuje wśród kamieni lub wodorostów. W ciągu ostatnich trzydziestu lat jest to trzeci zaledwie okaz „diabła morskiego" wyłowiony z Oceanu Spokojnego.

PRZEDLODOWCOWE RYBY KOJĄ BÓL



Kiedy oglądamy dziś rysunki przedstawiające przedlodowcowe potwory (p. reprodukcja powyżej) z pewnością rzadko kiedy zdajemy sobie sprawę, że kości (czy też może ości?) owych potworów stanowią cenny surowiec leczniczy. Jeszcze — około 1870 roku zwrócono uwagę, że w niektórych okolicach Tyrolu ludność miejscowa używa jakiejś cieczy oleistej, uzyskiwanej przy wytapianiu smoły z łupku kopalnego, dla celów leczniczych Płyn ten rozcieńczony stosowano przy rozmaitych schorzeniach skóry. Bliższe badania wzbudziły zainteresowanie chemików i lekarzy i przystąpiono do produkowania pewnego preparatu który uzyskiwano jako produkt uboczny przy suchej destylacji owego łupku. Jest to obecnie znany i powszechnie używany ichtiol. Stwierdzono poza tym, że w owym łupku znajdują się części szkieletów ryb przedlodowcowych. Z tych to właśnie pozostałości uzyskuje się związek znany pod nazwą ichtiolu i zawierający znaczne ilości siarki. Jest to środek działający przeciwzapalnie, dezynfekująco oraz kojąco na ból. Nazwa jego pochodzi od greckiego słowa „ichthys" — ryba.

„ANTARKTYK"

Sześć milionów lat — to spory kawał czasu. A jednak taki jest właśnie wiek niektórych lodów Antarktydy. Przeciętna ich grubość wynosi ponad 1.200 m, choć w niektórych miejscach grubość pokrywy lodowej sięga 2.500 m.

Na Antarktydzie nie rosną drzewa, nie można tam znaleźć nawet krzewów lub trawy, nie urodziło się tam żadne stworzenie lądowe, większe, niż małe owady. A jednak wśród lodów Antarktydy przyszedł na świat człowiek. Chłopak był zdrów jak ryba i po raz pierwszy ujrzał pola lodowe w styczniu ubiegłego roku z pokładu radzieckiego statku wielorybniczego „Sława". Na pamiątkę swych niezwykłych urodzin, młody Kiszelawa — takie bowiem nazwisko nosi chłopak — otrzymał równie niezwykłe imię, nienotowane dotąd w żadnym kalendarzu, ani w żadnym urzędzie stanu cywilnego — Antarktyk.

WY WSZYSCY...



...którzy odnowiliście już prenumeratę „Morza — Marynarza Polskiego" na rok 1950 powiedzcie tym, którzy jeszcze tego nie zrobili, że tylko stała prenumerata zapewnia punktualne i regularne otrzymywanie naszego pisma!

Odpowiedzi Redakcji Z. B. G.

Mors: Piszecie: „Przesyłam moje pomysły, ale nie mam pewności, czy są dobre" — Ponieważ wiemy, że niepewność jest często najgorsza, przeto śpieszymy uspokoić: „pomysły wasze rzeczywiście nie są dobre".

Jerzy Ćwiękała, Kraków, ul. Krakowska 7/31. Na ogólne żądanie jednego z naszych Czytelników zamieszczamy Wasz wiersz pt.:

POŁÓW

Młody rybak siadł na brzegu i łowił wytrwale
A na końcu jego wędki wisiały korale.
Więc zapytał go towarzysz: „Powiedz druhu młody.
Po co z wędką swą, korale zanurzasz do wody?
Przyznam—nigdy nie widziałem tak zabawnej sceny"
Rzekł mu rybak: „Odejdź Franek, nie płosz mi... syreny.

Warunki prenumeraty wraz z przesyłką pocztową: roczna — 300 zł., półroczna — 1?0 zł., kwartalna — 85 zł. — Adres Administracji: Centralny Kolportaż, Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Konto PKO - Warszawa I-8000. — Fotografie: W.A.F., S.I.B., J. Uklejewski, K. Komorowski, F. Staszewski. — Drukowano w Z.G. „P.W." w Gdyni. Nr 5 Klisze wykonano w Zakł. Graf. „P.W." w Gdyni. Rękopisów niezamówionych Redakcja nie zwraca. W-1-10039